1933 No 7 Lipiec



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.P.

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P.
I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ i CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK XI.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego“: Przewodniczący radca J. Relidzyński, członkowie: inż. Cz. Filipowicz, inż. K. Moniuszko, poseł J. Rudowski, major pil. A. Wojtyga, red. Z. Wyrzykowski, por. A. Zieliński.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 6.— zł., kwartalnie 3.— zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 6.— fr. szw. „ 3.— fr. szw. , 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ TYLKO NA PRENUMERATĘ CAŁOROCZNĄ Z TYM JEDNAK, ŻE NALEŻNOSC MOŻE BYC UISZCZANA RÓWNIEŻ W RATACH PÓŁROCZNYCH.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0,90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabelaryczne o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł. 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Telefon: red. i adm. 311-48. Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna

Redaktor przyjmuje codziennie od 12 do 13. Rękopisów nie zwraca się.

OD ADMINISTRACJI

Zwracamy się z prośbą do P. T. Abonentów „Lotu Polskiego“ o łaskawe jaknajrychlejsze uregulowanie zaległej prenumeraty i odnowienie na kwartał trzeci.

Dla ułatwienia nam przeprowadzenia sprawy, prosimy o zaznaczenie na odwrocie blankietu nadawczego P. K. O. przeznaczenie wpłaty.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ // ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MIESIĘCZNIK

*The right man on the right place**)

Zmiany zaszłe ostatnio w łonie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, postawiły z woli Walnego Zgromadzenia i za aprobatą Najwyższych Czynników w Państwie, na czele Zarządu Głównego Inspektora Armji, gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego.

Powołanie na to stanowisko „Żołnierza Najjaśniejszej Rzeczypospolitej“, zajmującego jedno z najwyższych stanowisk wojskowych w Państwie, bezpośredniego podwładnego i długoletniego współpracownika Marszałka Piłsudskiego, — znanego z kryształowej duszy, złotego serca, energji, nieustraszonej odwagi i niespożytych zasług położonych i krwią przypieczętowanych dla niepodległości Ojczyzny, — napawają nas członków i sympatyków Ligi dumą i nadzieją, że wreszcie sprawy obrony powietrznej i przeciwgazowej Państwa znalazły godnego opiekuna i kierownika.



Gen. dyw. inż. Leon Berbecki, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., kawaler orderów Virtuti Militari, Krzyża Niepodległości, Polski Odrodzonej, Krzyża Walecznych, Krzyża Załugi Wojsk Litwy Środkowej, Złotego Krzyża Zasługi i szeregu odznaczeń zagranicznych.

Generał Leon Berbecki jest uosobieniem i wcieleniem idei pokoleń, które nigdy nie pogodziły się z niewolą, dążąc zawsze wytrwale, nieustraszenie i ofiarnie ku Niepodległości.

Urodzony 25 VII. 1875 r. w Kalinowszczyźnie pod Lublinem, syn powstańca z 1863 roku i wnuk żołnierza z 1831 roku, przyniósł ze sobą na świat testament Ojców, który godnie potrafił zrealizować.

Kończy gimnazjum w Żytomierzu, a poświęciwszy się służbie wojskowej wstępuje do szkoły wojsk Kijowskiego Okręgu Wojskowego, którą kończy jako podporucznik piechoty. Traktując zawód wojskowy, jako przygotowanie do przyszłych walk niepodległościowych, tworzy pomiędzy oficerami-polakami organizację patrjotyczno-wojskową na rozkaz Komendanta Piłsudskiego, przywieziony mu przez prokuratora Bielaka z Wilna. Podczas wojny rosyjsko-japońskiej, nabywając praktyki wojennej, dowodzi w stopniu podkapitana kompanją i baonem, zostaje 5-krotnie ranny i wielokrotnie dekorowany. W związku ze swem nastawieniem ideowem, w 1906 roku wychodzi z wojska — i w okresie 1906 — 1913 r. prowadzi pracę niepodległościową pomiędzy żołnierzami-polakami garnizonów Ukrainy Wschodniej, w organizacji bojowej P. P. S. i w Związku Walki Czynnej; za prace te zostaje skazany na rok zesłania.

W tym samym okresie kończy w 1911 roku z odznaczeniem Instytut Technologiczny w Charkowie z dyplomem inżyniera.

---

*) Właściwy człowiek na właściwem miejscu (przysłowie nagielskie).

Dnia 2 sierpnia 1914 r., jako inżynier zatrudniony w Sosnowcu, posiadając stopień kapitana w st. sp., wstępuje do Legjonów i przyprowadza pod Łowczówek bataljon uzupełniający, poczem obejmuje dowództwo 5 pułku piechoty leg. w I Brygadzie. Stanowisko to sprawuje w stopniu majora — ppułkownika przez cały czas trwania kampanji legjonowej, podczas której zostaje trzykrotnie bardzo ciężko ranny. Po manifeście państw centralnych z 5.XI. 1916 r. obejmuje szefostwo Sztabu Komendy Legjonów. Następnie przechodzi do formującego się wojska polskiego, dowodząc brygadą, potem grupą operac. „Bełz" na froncie ukraińskim (gdzie zostaje ranny), oraz grupą operac. „Bug". Dnia 1 V. 1919 r. zostaje mianowany generałem brygady. Od 21 VII. 1919 r. dowodzi 3 dywizją Piechoty na froncie polsko-rosyjskim, gdzie zostaje jeszcze raz ranny pod Brzeżanami.

Po zawarciu pokoju był kolejno z-cą d-cy O. K. Pomorze, z-cą insp. armji, d-cą O. K. w Grodnie i w Toruniu, a od 15 IX. 1928 r. — inspektorem armji w Warszawie.

Oto życiorys naszego Prezesa, który wierny swoim tradycjom i hasłu rzuconemu przez Wodza Narodu, przystąpił z zapałem, energją i doświadczeniem wszechstronnie wykształconego dowódcy i inżyniera do „wyścigu pracy" nad budową silnej i celowej organizacji, obejmującej cały Naród, dla zapewnienia bezpieczeństwa Państwu i jego obywatelom.

Będąc wyrazicielem szerokiej rzeszy czytelników naszego pisma, „Lot Polski" składa serdeczne gratulacje nowemu Prezesowi z okazji Jego wyboru, życząc Mu pomyślności i jaknajwiększego powodzenia w rozpoczętem twórczem dziele.

Adam Wojtyga

OTWARTA PRZYŁBICA

Niejednokrotnie w życiu spotykaliśmy się z dylematem, czy lepszy jest wróg otwarty, czy zamaskowany. To samo pytanie, wyprowadzone z życia jednostek na szerokie pole życia międzynarodowego, da taką samą wspólną odpowiedź. Wolimy zawsze wroga otwartego, — albowiem wiemy przynajmniej dokładnie z kim mamy do czynienia, — od wroga ukrytego, względnie maskującego się nieraz obłudnie pod pokrywką pacyfistycznego gestu, czy słowa.

Wieki rycerskie, wieki o ustalonych tradycjach, pojęciach honoru i uczciwości, pozostawiły nam szacunek dla przeciwnika walczącego z otwartą przyłbicą. Dlatego dziś pomimo pacyfistycznej mowy Hitlera dla zagranicy, jesteśmy Niemcom wdzięczni, że otwierają powoli swą przyłbicę i nie mydlą oczu Europie swemi dążnościami pacyfistycznemi.

Pismo nasze, będące wyrazicielem idei obrony powietrznej i przeciwgazowej Państwa, interesuje przedewszystkiem sprawa zagadnień niebezpieczeństwa powietrznego, jakie zagrażać może naszej Ojczyźnie ze strony zachodniego sąsiada.

Wyrazem niebezpieczeństwa, o którem mowa, jest stan i rozwój floty powietrznej przeciwnika, oraz jego zamierzenia i tendencje, idące w kierunku zbrojeń powietrznych.

Jak ta sprawa wygląda obecnie w Niemczech, po ich słynnej „rewolucji narodowej", dokonanej tak łatwo przez Hitlera, — oto pytanie, które nas w tej chwili najwięcej interesuje.

Na mocy traktatu Wersalskiego Niemcy nie mają prawa utrzymywać lotnictwa wojskowego, natomiast niczem nie są skrępowani w rozwoju, rozbudowie i utrzymaniu swego lotnictwa cywilnego. Do okresu „rewolucji narodowej" oficjalne sfery niemieckie broniły się przed zarzutem przygotowywania swego lotnictwa do celów wojennych, pomimo, że tego rodzaju akcja była zakrojona na szeroką skalę, nietylko w regulaminach Reichswehry i oficjalnych publikacjach wojskowych, ale co najważniejsze, maskowane pod rozmaitemi pozorami formy wyszkolenia przyszłego personelu lotniczego wojskowego, oraz planowa akcja przemysłu lotniczego, finansowego przez Rząd, miały istotnie miejsce.

Prawie każdy samolot cywilny był tak budowany, aby jego przydatność na wypadek wojny była zapewniona. Szereg nowych wynalazków z broni lotniczej i sprzętu wojskowo-lotniczego uzupełniał wymagania nowoczesne. Czy to chodziło o karabiny maszynowe, bomby lotnicze, celowniki do bombardowania, czy też o aparaty foto i radjo, na każdym kroku Niemcy starali się dotrzymać kroku innym państwom.

Personel szkolony pod kierunkiem starych lotników w licznych szkołach lotniczych, a obejmujący młodzież, częściowo wojsko i policję, miał wyraźny charakter wojskowego przysposobienia lotniczego, pomimo różnych i niewinnych określeń. Tą drogą dążono do zapewnienia sobie przyszłych pilotów na wypadek wojny. Akcja ta, kilkakrotnie już demaskowana, odbywała się za parawanikiem lotnictwa komunikacyjnego, handlowego, sportowego i t. p. aby ukryć swe istotne zamiary przed zagranicą. A więc, mówiąc obrazowo, skrzydlaty rycerz niemiecki chodził z opuszczoną przyłbicą.

Dziś sytuacja zmieniła się całkowicie, a dokonywujące się przemiany polityczne w Niemczech pod rządami Hitlera wywarły również swe piętno i na lotnictwie niemieckiem. Pancerna postać z czarnym orłem na chełmie wychodzi coraz szybciej z mroków na światło dzienne, odsłaniające powoli swe oblicze. Unosi się przyłbica, odkrywając nam dużo ciekawych zjawisk, chowanych dotychczas zazdrośnie przed niepowołanym okiem intruza.

Cóż tam widzimy?

Rok bieżący stanowi punkt zwrotny w historji niemieckiego lotnictwa, jak mówią sami Niemcy, bo zaufany mąż wielkiego Adolfa kapitan Göring b. dowódca słynnej Richthofenowskiej eskadry myśliwskiej z czasów wielkiej wojny został w dniu 30 stycznia mianowany ministrem i komisarzem Rzeszy dla spraw lotnictwa. Żywot Komisarjatu Lotnictwa był jednak krótki, bo już 30 kwietnia prezydent Hindenburg dekretem przemianowuje dotychczasowy Komisarjat na Ministerstwo Lotnictwa, wzorem Anglji, Włoch i Francji. Do współpracy powołano co najtęższe mózgi b. lotników zasłużonych w czasie wojny światowej.

Oficjalnie, już bez osłonek piszą Niemcy w swej prasie fachowej o powodach, zadaniach i celach nowego Ministerstwa Lotnictwa. Pozwolę sobie przytoczyć tu parę wyjątków z artykułów, redaktora jednego z najpoczytniejszych czasopism lotniczych p. Kirschnera, także Adolfa:

postawiono na czele niemieckiego lotnictwa osobistości, które rozległą swą wiedzą fachową i niezłomną energją dają pełną rękojmię, że więzy, które zawsze jeszcze krępują rozwój lotnictwa niemieckiego, całkowicie będą usunięte i że nastąpi okres swobodnego i potężnego rozwoju niemieckiego lotnictwa...

...Niestety w ciągu ubiegłych 14-tu lat powojennych ani jeden rząd Rzeszy będący u władzy nie poświęcił w całej pełni lotnictwu niemieckiemu takiej wagi, na jaką ze względów gospodarczych i kulturalnych z jednej strony, oraz bezpieczeństwa narodowego z drugiej strony, zasługuje...

A jak rozumieć należy to bezpieczeństwo narodu w powietrzu znajdujemy w ciekawej rozprawie kapitana Lacknera, który w dziale namiętnie uprawianym w „pacyfistycznych" Niemczech, w t. zw. Luftkriegsstudien (studja Wojny Powietrznej), w artykule poświęconym prowadzeniu nowoczesnej wojny powietrznej (Gedanken über die Führung eines neuzeitlichen Luftkrieges) takie na końcu wyciąga wnioski:

Chciałbym zwrócić uwagę specjalnie Niemcom, otoczonym zewsząd silnie uzbrojonymi sąsiadami, i w swem bezpieczeństwie zagrożonym — na zagadnienie stworzenia dostatecznej obrony własnej przy pomocy lotnictwa bombardującego.

Ze względu na nadzwyczajnie wielką możliwość działania nowoczesnego lotnictwa bombardującego, a stosunkowo małych wydatków, związanych z jego utrzymaniem, w stosunku do utrzymania odpowiednich sił lądowych, — skłonni jesteśmy do postawienia wniosku, że koniecznem jest, aby tej broni bezpieczeństwa i obrony poświęcić specjalną uwagę...

Zdaje się, że to jest dostatecznie wyraźne. Mówi polskie przysłowie „tędy go wiedli", — istotnie wiedli cały czas swe lotnictwo komunikacyjne w kierunku wytworzenia z niego doskonałego lotnictwa bombardującego i cel swój w skrytości, po cichu, osiągnęli. Dziś żądają głośno, już bez parawaników, bez osłonek i świętego pacyfistycznego oburzenia, wprowadzenia jawnie lotnictwa bombardującego, niby na swą obronę, pomimo, że lotnictwo bombardujące jest wybitnym czynnikiem ataku zaczepnego.

Droga, jaką chcą pójść aby osiągnąć swe cele, pokrywa się z celami Ministerstwa Lotnictwa oficjalnie ogłoszonemi w największem czasopiśmie lotniczem „Die Luftwacht". A oto owe cele:

...rozbudowa lotnictwa wewnątrz państwa, spojenie starganych sił narodu w dziedzinie lotnictwa dla wspólnej pracy, zrzucenie więzów, które „dyktat" wersalski nałożył na Niemcy, i przywrócenie bezpieczeństwa narodowi niemieckiemu w powietrzu...

To jeszcze mało, — brunatnym koszulom nie wystarcza obalenie traktatu wersalskiego i równouprawnienie pod względem zbrojeń, — oni chcą jeszcze więcej, chcą stanowiska dominującego, naczelnego.

...W osobie ministra Göringa dano lotnictwu niemieckiemu kierownika, który daje rękojmię, że Niemcy w przyszłości — znów równouprawnione z innymi narodami — kroczyć będą na czele narodów, uprawiających lotnictwo.

Szał jaki ogarnął Niemcy hitlerowskie jest niepokojący. Czy wobec tych oficjalnych zapowiedzi, wypowiadanych butnie i bez żadnych ogródek w łączności z ich celami rewizjonistycznemi, można przejść spokojnie bez wyciągania jakichkolwiek dla nas wniosków?

Dotychczas jeszcze istniała iskierka złudzeń, że naród niemiecki nie składa się tylko z zaborczych i nienawistnych nam junkrów pruskich, ziejących żądzą odwetu. Myśleliśmy, że cięgi otrzymane w przegranej wojnie nauczą ich rozumu i doprowadzą do władzy światlejszych i więcej pacyfistycznie usposobionych mężów stanu.

Różdżka oliwna zatknięta w klapie fraka Stresemanna i jemu podobnych łudziła nas niepotrzebnie nadzieją pokoju.

Dziś niema w Niemczech stronnictwa, niema ludzi dzielących się na pacyfistów i militarystów,—jest wszechpotężny hitleryzm, który pałką i terorem pozbył się przeciwników, wzbudzając najgorsze instynkty pruskie pod hasłem odrodzenia narodowego.

Powtarzam, jesteśmy wdzięczni Hitlerowi, że podniósł przyłbicę — wiemy przynajmniej wyraźnie czego się możemy spodziewać i jak się musimy przygotować, aby uniknąć przykrych niespodzianek.

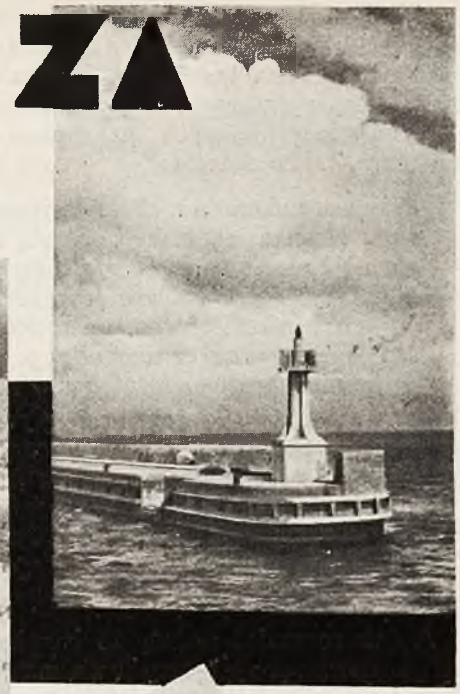
Przed Ligą Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wyrosły nowe zadania: wzmożonej, wytężonej i ofiarnej pracy, obejmującej jaknajszersze warstwy społeczeństwa, aby módz godnie odpowiedzieć w chwili potrzeby na wszelkie zakusy i niebezpieczeństwa grożące nam ze strony sąsiada, który za jedno z naczelnych swych haseł wysunął sprawę uzbrojenia się w powietrzu.

Pamiętajmy, że gwałt siłą się tylko odpiera, a wyrazem siły jest czyn. Budujmy więc siły obrony powietrznej i przeciwgazowej Państwa, nie tylko słowem, a czynem.



Dn. 17.VI. b. r. odsłonięto skromny pomnik ku uczczeniu ś. p. kpt. Żwirki i inż. Wigury w Ostrowach Warsz. ufundowany przez dyrektora Fabr. Cukru „Ostrowy" p. Marjana Cichockiego.

ŚWIĘTO MORZA







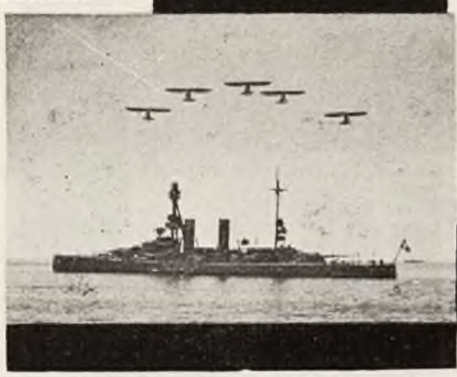












Pochód L. O. P. P. ze sztandarem. Reflektory na samochodach. Szwedcy goście w Gdyni. Polski nurek nad molo.

„Święto Morza! Tegoroczne „Święto Morza" było nietylko imponującą manifestacją najszerszych sfer społeczeństwa polskiego dla samej uroczystości — było czemś bardziej doniosłym i głębokim — oto ujawniło rzecz ogromnej wagi dla rozwoju Nowej Polski, a mianowicie „narośnięcie" w psychice społeczeństwa nowej wartości — problemu morza — tak zaniedbanego przez dawną Polskę.

Obrona naszego „okna na świat" musi zespolić cały naród w zgodnym, dalszym wysiłku, rozbudowa marynarki wojennej i związanego z nią lotnictwa morskiego, musi być stałą naszą troską i — czynem.



KOMITET MORSKI.



LOPP





Komitet Morski L. O. P. P., który skutki Hitlerjady najlepiej odczuł na sobie, albowiem w ciągu marca i kwietnia b. r. przystąpiło około 1200 nowych członków, tworząc razem z członkami popierającymi poważną cyfrę około 10.000 osób, uczcił odpowiednio X-cio Lecie Ligi w ramach X-go Tygodnia Lotniczego. Do tego faktu przyczyniło się i to, że Wice-Prezes Komitetu Morskiego sędzia Dr. Pikor został odznaczony i dekorowany na Zamku Królewskim w Warszawie Złotym Krzyżem Zasługi, za pracę organizacyjną dla L.O.P.P., a ponadto około 20 osób z kontr-admirałem Unrugiem Prezesem Komitetu Morskiego otrzymało honorowe odznaki L.O.P.P.

W ramach ogólnego X Tygodnia L. O. P. P. odbyły się w maju imprezy, głównie dla młodzieży i członków L.O.P.P., pozostawiając głos imprez na lipiec, kiedy na wybrzeże zjeżdżają się masy letników. Pierwszy raz Koła Gdańskie L. O. P. P. urządziły imprezę propagandową, organizując bardzo udatną Akademję w Klubie Polskim, zawody modeli latających i herbatkę taneczną.

W Gdyni w dniu 14 maja po nabożeństwie ruszył liczny pochód dzieci szkolnych i Kół L. O. P. P. ze sztandarami i tablicami propagandowemi, który rozwiązał się przed gmachem Szkoły Morskiej, gdzie przy tłumnie zapełnionej sali odbyła się uroczysta akademja. Po południu odbył się konkurs modeli latających w liczbie 60 uczestników z całego wybrzeża i Gdańska. Wieczorem tegoż dnia reflektory wojskowe oświetlały całe wybrzeże. Następnej niedzieli odbyło się uroczyste rozdanie nagród, które wręczał kontr-admirał J. Unrug. I tak, młodzież otrzymała cenne nagrody, a „Gimnazjum Polskie w Gdańsku" zdobyło wspaniały puhar, jako nagrodę przechodnią, ufundowaną przez Kompanję reflektorów.

Marsz eliminacyjny drużyn w maskach gazowych w dniu 25 maja stanowił mimo niepogody wielką atrakcję dla publiczności.

Jednak dopiero przylot zagranicznych samolotów turystycznych i polskich w liczbie około 16 samolotów w dniu 26 maja i odlot ich z nowego lotniska w Rumji — Zagórze, na którem zebrało się około 15.000 osób z całego wybrzeża i Gdańska, chcących zamanifestować przed gośćmi naszymi polskość tej części kraju, był godnem zakończeniem Jubileuszu

Ofiarowane przez Komitet Morski na Meeting Lotniczy b. gustowne plakiety zaprojektowane przez art. malarkę p. Woźnicką, stanowiły cenną pamiątkę dla miłych lotniczek i lotników.

DZIESIĄTY PÓŁMILJONER „LOTU"

Dnia 20-go czerwca b. r. lotem ze Lwowa do Warszawy ukończył swój ½ miljonowy kilometr przebyty w powietrzu w służbie polskiej komunikacji lotniczej Szef Pilotów PLL. „LOT", p. Włodzimierz Klisz.

Na lotnisku warszawskiem powitały dzielnego jubilata władze lotnictwa cywilnego z Szefem Departamentu Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji, p. płk. Filipowiczem na czele, oraz Dyrekcja P. L. L. „LOT".

Astronomiczna droga przebyta w powietrzu przez p. Klisza, która jest dłuższa od 10-ciu okrążeń kuli ziemskiej lub podróży na księżyc, wymownie świadczy z jednej strony o bezpieczeństwie komunikacji powietrznej, z drugiej zaś rozwiewa najzupełniej fałszywe przypuszczenia, jakoby podróżowanie samolotami wywierało jakikolwiek ujemny wpływ na zdrowie.



Powietrzna Armada Włoska

w gigantycznym przelocie nad Atlantykiem

Obserwując od szeregu lat rozwój sił powietrznych poszczególnych mocarstw europejskich, uwagę naszą zwracamy specjalnie ku słonecznej Italji, gdzie wzrost potęgi lotniczej Królestwa Włoskiego osiągnął w krótkim stosunkowo czasie niebywałe wyżyny.

Można być przeciwnikiem, czy zwolennikiem faszyzmu, ale nawet w tym pierwszym przypadku, musi się bezstronnie przyznać, że faszyzm był twórcą potęgi powietrznej Włoch.

W dziesięciolecie rewolucji faszystowskiej i w dziesiątą rocznicę utworzenia „Regia Aeronautica" mógł jeden z „quadrumwirów"*) młody, bo zaledwie 37 lat liczący, słynny minister lotnictwa gen. Italo Balbo zaprezentować światu potęgą lotniczą Włoch w olbrzymim wyczynie lotniczym, zapowiedzianym przez Mussoliniego dwa lata temu.

Istotnie, wyczyn zakrojony na miarę olbrzyma budzi podziw i zainteresowanie całego świata. Dzienniki i czasopisma pełne są entuzjastycznych opisów tego gigantycznego przelotu włoskiego.

24 wodnosamolotów - olbrzymów zorganizowanych w sześć eskadr, opatrzonych barwami narodowemi, z załogą składającą się ze 100 ludzi pod dowództwem gen. Balbo wyruszyło w dniu 1 lipca z Rzymu do Ameryki Północnej na światową wystawę „Sto lat postępu" w Chicago.

Zamiar godny olbrzymów, — aby go urzeczywistnić trzeba przebyć 12.000 kilometrów w powietrzu, pokonać nadzwyczaj ciężkie warunki atmosferyczne i wszystkie niedomagania, wynikające z dowodzenia i obsługi tak dużego zespołu lotniczego, a wszystko po to, aby, jak głosi oficjalny komunikat włoski, zawieść amerykanom „pozdrowienia i wyrazy solidarności" od narodu włoskiego, z racji wystawy światowej w Chicago. Słowa oficjalnego komunikatu nie usprawiedliwiałyby tego wyczynu, gdyby nie istotny, a niedomówiony w komunikacie powód, którym jest niewątpliwie chęć okazaniu światu potęgi lotniczej Włochów.

Potęga lotnicza konsekwentnie budowana od 10-ciu lat przez Mussoliniego i gen. Balbo, który w 1926 roku objął podsekretarjat stanu dla aeronautyki, a w 1929 r. został ministrem aeronautyki, wydaje stopniowo coraz doskonalsze owoce.

Energiczny i młody generał, sam doskonały pilot, zapoczątkował Balbo swoistą teorję użycia i przydatności lotnictwa dla celów wojennych. Wyrazem zewnętrznym tej taktyki jest użycie lotnictwa w masie, w wyczynie zespołowym, a nie indywidualnym. Idąc celowo i świadomie po wytkniętej linji może się włoski minister lotnictwa pochwalić całym szeregiem wyczynów zespołowych swego lotnictwa, których ostatnim wyrazem był przelot 12 samolotów nad południowym Atlantykiem z Rzymu do Rio de Janeiro prowadzony osobiście przez niego. O poprzednich jego przelotach grupowych nad morzem Śródziemnem w 1928 r. (16 samolotów) i w 1929 r. nad morzem Czarnem (36 samolotów) nie będę mówił z braku miejsca.

Przejdziemy obecnie do omówienia szczegółowego obecnego przelotu grupowego gen. Balbo.

Jak już wspomniałem, zapowiedziana przez „Il Duce" wyprawa powietrzna armady włoskiej do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej została skrupulatnie i mądrze przygotowana. Sprzęt stanowi 24 wodnosamolotów S. 55 — X. jednopłatowców zaopatrzonych w silniki „Asso 750". Każdy samolot posiada dwa silniki ustawione jeden za drugim (tandem) nad skrzydłem. Skład załogi stanowi 4 ludzi, t. j. dwóch pilotów (komendant - pilot i drugi oficer - pilot) radjotelegrafista i mechanik. Kabina pilota jest zaopatrzona w przyrządy nawigacyjne i pokładowe, umożliwiające lot nawet w najcięższych warunkach atmosferycznych. Szybkość samolotu ponad 200 km/godz., zapas paliwa na 4.000 klm.

Załogi zostały wybrane już rok temu, a to celem umożliwienia im treningu i należytego zgrania się. Piloci przeważnie są bardzo młodzi za wyjątkiem kilku, którzy już brali udział w przelocie przez Atlantyk południowy w 1931 roku

W czasie przelotu przyjęto szyk roju, składającego się z 8 kluczy o trzech samolotach każdy. Dowódcą całości jest dowódca pierwszego klucza w osobie gen. Balbo. Kierownikiem technicznym armady jest dowódca drugiego klucza gen. Pellegrini. Dla łatwiejszego rozpoznania wzajemnego każda eskadra składająca się z dwóch kluczy 6-cio samolotowych została oznaczona odmiennemi kolorami: czarnym, czerwonym, białym i zielonym. Klucze między sobą odróżniają się znakami kół i gwiazd.

Ustalono następującą trasę przelotu:

1) Orbetello (Włochy) — Amsterdam (Holandja) 1.400 km.
2) Amsterdam — Londonderry (Irlandja) 1.000 „
3) Londonderry — Reykjavik (Islandja) 1.500 „
4) Reykjavik — Cartwright (Labrador) 2.400 „
5) Cartwright — Shediac (Kanada) 1.200 „
6) Shediac — Montreal (Kanada) 800 „
7) Montreal — Chicago (St. Zjedn. Am.) 1.400 „
8) Chicago — Nowy York (St. Zjedn. Am.) 1.600 „

Trasa lotu powrotnego nie została jeszcze ogłoszona.

Pierwszy przelot ponad Alpami na wysokości 4000 mtr. udał się doskonale, prowadząc dalej do Amsterdamu przez Szwajcarję, Niemcy i Holandję. Jak wiemy z prasy codzienej, jeden z samototów uległ rozbiciu przy lądowaniu, podczas którego zginął śmiercią lotnika mechanik sierż. Quintavalle. Samolot ten został zastąpiony nowym.

W dniu 2 lipca nastąpił start do lotu z Amsterdamu do Londonderry ostatniego miejsca postoju w Europie przed lotem Atlantyckim. Przelot odbył się normalnie bez żadnego wypadku. Wobec niesprzyjających warunków atmosferycznych na Atlantyku gen. Balbo zarządził 3-dniową przerwę, którą wykorzystano na przygotowanie samolotów i odpoczynku pilotów.

W dniu 5 lipca o godz. 12-tej nastąpił start z Londonderry do Reykjavik. Przelot ten już nad Atlantykiem odbył się w bardzo niekorzytnych warunkach atmosferycznych, podczas gęstej mgły, groźnej dla pojedyńczego samolotu, a cóż dopiero zespołu, lecącego w szyku. Samolot obok samolotu w niedużej odległości od siebie. Ten odcinek trasy wykazał pełną wartość pilotów i samolotów, albowiem odbył się w porządku i bez wypadku.

Wyrazem trudności, na jakie napotkała armada w czasie swego przelotu, jest telegram wysłany przez gen. Balbo do Mussoliniego, który pozwolę sobie zacytować w całości, ze względu na charakterystyczne cechy świadczące o dużej wartości dowódczy tego wspaniałego zespołu lotniczego:

*„**REYKJAWIK**, 6. 7. — Wczorajszy 3-ci odcinek lotu Rzym — Chicago był szczególnie ciężki z powodu mgły. Z działania motorów i sprawności załogi jestem bardzo zadowolony.*

Podczas gdy szybkość przeciętna na pierwszym odcinku lotu wynosiła 213 kilometrów na godzinę, na drugim odcinku powiększyła się do 254 kilometrów na godzinę.

Przelot nad Alpami naszych maszyn, ważących ponad 3000 kilogramów został ułatwiony przez wzniesienie się na około 4000 metrów w górę.

Na trasie Londonderry — Reykjavik lecieliśmy w gęstej mgle, co było ciężką próbą wytrzymałości nerwów.

Gdyby leciała tylko jedna maszyna lot byłby nietrudny. Ale w czasie lotu całej eskadry we mgle, nastręczało wiele trudności utrzymanie między poszczególnemi maszynami odpowiedniej odległości.

W chwili gdy weszliśmy w ławicę mgły wydałem rozkaz, by płatowce zachowały jaknajściślej przepisaną odległość, szybkość i wysokość.

W trójkach obie z boków lecące maszyny musiały co 4 minuty sprawdzać swój kierunek lotu.

Pomimo zachowania tych środków ostrożoności groziło zderzenie się maszyn, a lot we mgle był bardzo niebezpieczny.

Armada płatowców przeszła ciężką próbę jaknajpomyślniej.

W Reykjavik będę oczekiwał dogodnych warunków lotu. — Przypuszczam, że w zasięgu depresji atmosferycznej pogoda nie będzie sprzyjająca.

Nie mamy jednak powodu śpieszyć się. Wystarczy jeżeli w ciągu lipca dotrzemy do Chicago.

Generał Italo Balbo.

---

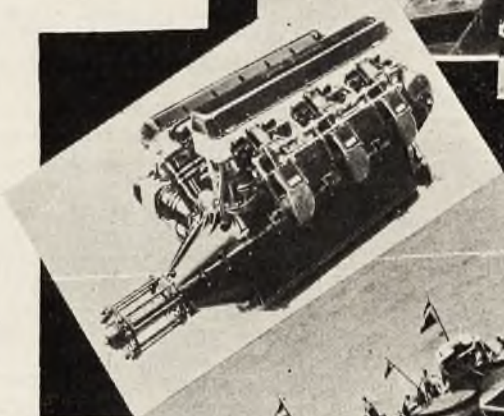
*) Quadrumvir — to tytuł godności przyznany czterem kierownikom słynnego marszu Mussoliniego na Rzym, między któremi znajdował się i obecny minister lotnictwa Italo Balbo.

Gen. Italo Balbo na tle silników „Asso 750".



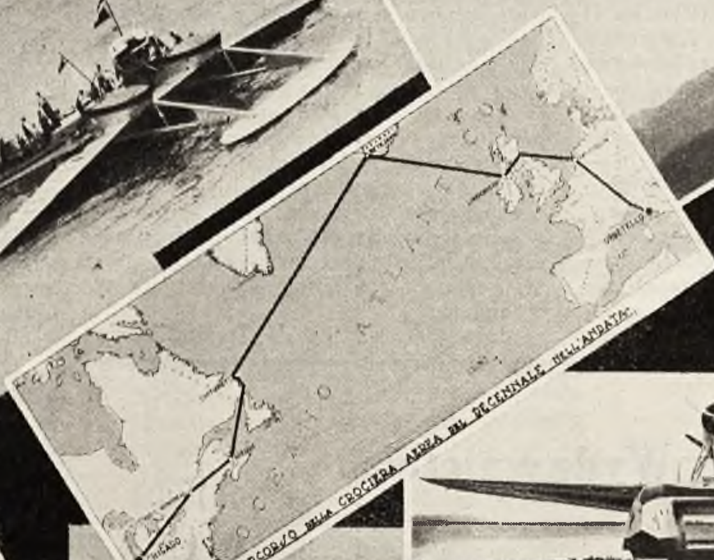


Silnik—dusza wodnosamolotu. Moment wodowania S.55-X. w locie. Trasa lotu włoskiej armady.















Wodnosamolot S.55-X. na starcie

Obecnie oczekuje Balbo, wraz ze swą ekipą, na poprawienie się warunków atmosferycznych na Atlantyku, albowiem na całej trasie projektowanego lotu do Cartwight na Labradorze panują mgły i wiatry przeciwne. Ten odcinek drogi jest najdłuższy (2.400 km.) i najniebezpieczniejszy, pomijając bowiem mgłę, silne wiatry przeciwne mogą tak dalece przedłużyć przelot, że mogłoby braknąć benzyny w zbiorników samolotów przed osiągnięciem zamierzonego celu. Ostrożność pod tym względem nakazał Mussolini w telegramie do Balbo zakazując wszelkiego ryzyka, któreby mogło narazić ludzi na niebezpieczeństwo życia, dla celów rekordowych, kiedy powinno chodzić jedynie o doprowadzenie lotu do końca dla celów doświadczalnych.

Na razie więc armada skazana jest na przymusową bezczynność w oczekiwaniu lepszych warunków atmosferycznych, nad badanie których męczy się cała włoska meteorologiczna umieszczona na 6-ciu statkach wielorybniczych na trasie przelotu pomiędzy Islandją, Grenlandją i Labradorem.

Z chwilą oddawania tego numeru do druku nie otrzymaliśmy jeszcze żadnej wiadomości o dalszych poczynaniach bohaterskiej armady, niemniej jednak przyłączamy się do gorących życzeń całego narodu włoskiego, aby wreszcie kapryśna aura, która i nam się daje we znaki, przynajmniej na czas przelotu tych dumnych i pięknych włoskich skrzydeł zmieniła swe oblicze rozjaśniając go pogodnym i słonecznym uśmiechem.

C. d. n.

A. W.



lotniczka polka pod italskim niebem — p. zofja mikulska.

Bardzo wysoka, raczej szczupła sylwetka. W wyrazie pociągłej twarzy, a zwłaszcza w spojrzeniu niebieskich oczu, uderza ogromny spokój, oraz brak najmniejszej bodaj afektacji. Obie te cechy są wogóle tak dalece charakterystyczne dla p. Zofji Mikulskiej, iż można śmiało zsyntetyzować jej wygląd zewnętrzny w słowach: **spokój i naturalność!**

Jeśli chodzi o impresje dalsze, to postać p. Mikulskiej w niczem nie zdradza — na pozór wyszkolenia i doświadczenia, jakich wymagały przecież te wszystkie trudne wyczyny lotnicze, które dokonała do tej pory.

Jako jeden ze sprawdzianów dużych walorów, p. Mikulskiej, jako lotniczki, niech posłuży fakt zdobycia ostatnio przez nią nagrody za największą ilość kilometrów w Zlocie Gwiaździstym na II Międzynarodowym Meetingu Lotniczym w Warszawie w maju r. b. Szef lotnictwa włoskiego gen. Italo Balbo gratulował lotniczce długą i serdeczną depeszą, niezależnie od innych telegramów aeroklubów italskich, a w pierwszym rzędzie — od Medjolańskiego „Aerocentro da Turismo", którego p. Mikulska jest członkiem.

Miłe te akty kurtuazji są tem cenniejsze, iż udział lotniczki w Meetingu Warszawskim zorganizowany był przez nią na własną rękę i na własny koszt, czyli— p. Mikulska przybyła do Warszawy indywidualnie, jako sportsmenka - lotniczka. Ponieważ posiadanie własnego samolotu ciągle jeszcze jest prawdziwym luksusem, na który nie każdy może sobie pozwolić — dzielna niewiasta, której marzeniem było oddawna przylecieć do rodzinnej Warszawy znalazła na to sposób, względnie łatwy: wynajęła poprostu na ten cel samolot od „Aerocentro da Turismo".

Użyliśmy umyślnie zwrotu, iż sposób był „względnie łatwy", gdyż i na to wynajęcie trzeba było rozporządzać dość pokaźną na dzisiejsze czasy sumką lirów.

Na tydzień przed Meetingiem Warszawskim aeroklub prowincji Parma urządzał zawody lotnicze, do udziału których zaproszono oczywiście p. Mikulską, jako jednego z asów sportowego lotnictwa w Italji. Lotniczka zaproszenie przyjęła z ochotą, rezultatem czego było zdobycie w zawodach drugiego miejsca. Łączyło się to (co najważniejsze) z nagrodą paru tysięcy lirów, dzięki czemu możność wynajęcia dla siebie samolotu i lot do Polski były zapewnione.

Zaznaczyć tu trzeba, iż w Italji wynajęcie indywidualnie samolotu na dłuższy, lub krótszy przeciąg czasu, nie należy wcale do rzadkości — zwłaszcza w Medjolanie.

Jego „Aerocentro da Turismo" nie jest bynajmniej aeroklubem, przeznaczonym dla szkolenia. Jest to wręcz przeciwnie stowarzyszenie pilotów dyplomowanych, założone przedewszystkiem w celu udostępnienia sobie latania na samolotach klubowych.

Klub ten założony przed kilkoma laty przez 20 członków (w tem i p. Mikulską) rozwija się doskonale — przedewszystkiem dzięki swym daleko idącym, a bardzo ciekawym udogodnieniom. Interesujący jest między innemi ten szczegół organizacji „Aerocentro da Turismo", iż niekoniecznie trzeba być jego stałym członkiem, by móc latać na samolotach klubowych. Zdarza się często, iż ktoś życzy sobie użyć treningu powietrznego naprzykład tylko przez ciąg letnich miesięcy. W takim wypadku — dany lotnik — sportsmen wpłaca do klubu jednorazowo pewną kwotę, co mu zapewnia wzamian korzystanie z samolotów klubowych bez ograniczeń ani co do dnia, ani co do godziny, czyli, że może on wtedy latać do woli.

Przed paroma miesiącami „Aerocentro da Turismo" i inne analogiczne kluby lotnicze w Italji zostały do pewnego stopnia podporządkowane zwierzchniej instytucji lotnictwa cywilnego — Aeroklubowi Italji.

Zinicjatywy aeroklubu tego urządzane są od pewnego czasu ciekawe „zbiórki lotnicze", do udziału w których zapraszane są wszystkie kluby włoskie. Cecha charakterystyczna tych zbiórek urządzanych w coraz to innem mieście, jest warunek, iż każdy pilot sportowy, biorący udział w zbiórce obowiązany jest mieć pasażera, lecz do chwili startu nie wie, kto nim będzie.

Innym ciekawym szczegółem organizacji imprez lotnictwa sportowego w Italji, to brak obostrzeń co do udziału osób trzecich, jako pasażerów. P. Mikulska opowiada, iż w r. 1931 w locie okrężnym „Giro d'Aero de Piemonte" wynoszącym 450 km., pasażerem jej był jakiś zupełnie nieznany jej człowiek z publiczności — który zgłosił się na ochotnika na wezwanie organizatora zawodów. Zaszczytne drugie miejsce, jakie dzielna niewiasta zdobyła wówczas w trudnym tym konkursie było niewątpliwie zasłużona nagrodą za zaufanie, jakie okazał p. Mikulskiej tajemniczy pasażer, którego nazwiska dowiedziała się dopiero po skończonym locie, gdyż wcześniej na prezentacje nie było już czasu.

Co do udziału niewiast w „Aerocentro da Turismo" p. Mikulska jest — jak dotąd jedyną członkinią, która lata bez przerwy, gdyż z dwuch jej koleżanek klubowych pp. Angelini i Fusnagalli — pierwsza zginęła tragiczną śmiercią lotnika, a druga obecnie udziału w zawodach powietrznych nie bierze.

T. K.

Od Wydawnictwa

Niniejszem zawiadamia się, że z dniem 15 czerwca r. b. na stanowisko administratora „Lotu Polskiego" powołany został p. Józef Dubiel.

*

Administracja „Lotu Polskiego" podaje do wiadomości, że p. Aleksander Olkiewicz z dniem 22 czerwca r. b. przestał pełnić funkcję akwizytora „Lotu Polskiego" i nie pozostaje w żadnym stosunku do L.O.P.P.

*

Niniejszem zawiadamia się Sz. Czytelników, że poczynając od numeru lipcowego „Lot dla Młodzieży" będzie się ukazywał jedynie jako bezpłatny dodatek do „Lotu Polskiego". Ci z Sz. Prenumeratorów „Lotu dla Młodzieży", którzy uiścili prenumeratę na okres dłuższy, mogą otrzymać zwrot swoich wpłat, względnie dokonana opłata może być zaliczona na poczet prenumeraty „Lotu Polskiego".

Daj na Challenge 1934 — a znowu zwyciężymy!

„SKRZYDLATA ITALIA"

Uroczystość dziesięciolecia

Dziesięć lat minęło w 1933 roku 28 marca od czasu, kiedy po rewolucji faszystowskiej, lotnictwo włoskie weszło na drogę reorganizacji i swego potężnego rozwoju i wielkiego znaczenia. W chwili, kiedy Mussolini w 1923 roku objął lotnictwo, było ono zdezorganizowane. Po wojnie wszechświatowej i komuniźmie, który owładnął pożarem całe Włochy, trudno było zmęczonemu i wyczerpanemu narodowi, wziąć się owocnie i produktywnie do reformy i przekształceń wewnętrznych w aeronautyce, które naprowadzałyby na drogę bujnego rozkwitu i rozrostu, „Błękitną Armję".

Trzeba było dużo wysiłków i zdecydowanej energji, aby z lotnictwa, źle postawionego, zamierającego, stworzyć formację tak mocną i poważną, że zajmuje ono jedno z pierwszych miejsc na świecie

* * *

Od roku 1926 Mussolini powierzył sprawy lotnictwa gen. Belbo, oddanego całą duszą rozwojowi „Błękitnej Armji". Minister Balbo bardzo często sam bierze czynny udział w różnych lotach, a świetne dowództwo, wspaniałego lotu transatlantyckiego było żywem świadectwem jego aktywności, zapału i zdolności.

To też reasumując całość prac i żywotność aeronautyki włoskiej, nic dziwnego, że dziesięciolecie „Skrzydeł Italji", zostało obchodzone w Rzymie, bardzo uroczyście przez całe Włochy.

Uroczystość rozpoczęła się na wspaniałej Via d'Impero. Na imponującej, nowej ulicy, z której widać ruiny Coloseum i wzgórza Palatynatu, ulicą, którą niedawno, w dzień jej otwarcia, przeszło tysiące inwalidów wojny Wszechświatowej jakby dla przywitania drogi dawnych cezarów — w dniu święta lotniczego, przemaszerowało cztery tysiące oficerów i podoficerów armji lotniczej.

Od samego rana, zaczęły się zbierać tłumy dla uczestniczenia w obchodzie. Trybuny zostały zajęte przez obce ambasady i członków rządu.

Przy „Ołtarzu Ojczyzny" ugrupowały się reprezentacje wszystkich formacji wojskowych. Obok stanęli dokorowani złotemi medalami, a pośród nich ojcowie kilku poległych sławnych lotników włoskich, oraz generalicja. Dalej uszeregowały się inne grupy: 150 lotników cywilnych, aeroklub włoski „Giovani Fascisti" (młodzi faszyści); a potem delegacje robotników z fabryk samolotów, którzy przyjechali ze wszystkich miast, posiadających wytwórnie samolotów; dalej milicja faszystowska.

Uroczystość rozpoczęła się od złożenia hołdu, oraz wieńca z błękitnemi wstęgami na grobie Nieznanego Żołnierza oraz poległych lotników. Przy pierwszych dźwiękach hymnu „Piave" i „Giovinezy", rozpoczął się długi pochód 4.000 oficerów i podoficerów „Błękitnej Armji". A godz. 10-tej, kiedy przybył Mussolini, na jego spotkanie wyszedł gen. Belbo, oraz kilku ministrów. Mussolini, oddał cześć sztandarowi lotników i zajął miejsce na trybunie. Rozpoczyna się defilada. Na czele pułkowników — Duca d'Aosta. Rozpoczyna się pochód „Skrzydeł Italji", potem idą reprezentacje wojska i marynarki, lotnicy cywilni i różne delegacje. Powoli defilada kończy się.

Teraz zbliża się chwila uroczysta. Mussolini ma nadać srebrny medal zasługi sztandarowi „Błękitnej Armji". Do trybuny przystępuje jeden z wyższych oficerów lotnictwa i czyta motywację medalu. Potem zbliża się ze sztandarem do Mussoliniego, który całuje sztandar i przypina srebrny medal zasługi.

I następuje później, jeszcze jeden moment silny i niezapomniany w całej uroczystości, gdy „il Duce" nadaje medale poległym bohaterskim lotnikom. Podczas tego aktu milczenie zapanowało nad całym tłumem. I mija długa chwila, kiedy na nowo ożywia się tłum, i stopniowo rozprasza się silne wrażenie wywarte tą wzruszającą ceremonją. Potem powoli, wszyscy rozchodzą się. Uroczysty obchód na Via d'Impero zakończony.

Teraz odbędzie się na Palatynacie „raport" gen. Balbo i odpowiedź na nią „il Duce". Ta druga część obchodu w ogólnych zarysach, daje nam historję dziesięciolecia lotnictwa, jego rozwoju i odrodzenia. Są to tylko zwięzłe słowa, rzucone, jakby w syntezie, ale dające nam jasno wyobrażenie o tym dziesięcioletnim etapie awjacji włoskiej. Generał Balbo rozpoczyna swój raport od podziękowania Mussoliniemu za odbudowę lotnictwa, które tworzył „Sercem lotnika i duchem jasnowidza".

Czuję głęboko honor i odpowiedzialność być dowódcą „Błękitnej Armji" Ojczyzny, którą od sześć i pół roku, Pan mi powierzył, dzisiaj po długiej dokonanej pracy zawsze pod Pana dyrektywą i pod Pana rozkazami, jestem dumny, że mogę Pana zapewnić, że do niedawna młode lotnictwo, już wykorzeniło swoje wady i swoje niedoskonałości. Wykorzeniło doszczętnie nadmierny duch indywidualistyczny, który pomniejszał wojskowy charakter Armji.

Dano też wszystkim bez różnicy możność wybicia się po przez technikę zawodową i studja; stworzono zdrowego i podniosłego ducha w organizmie i zwrócono na nowo dyscyplinie, tę wzniosłą funcję równowagi, którą miała dawniej; Królewskie lotnictwo pchnęło swe hufce na niebo Europy i świata, dając swoim ludziom już nie prawo stania się sztandarem, ale przywilej niesienia wysoko i daleko Sztandar Ojczyzny.

W ciągu 10 lat zostawiliśmy setki poległych w twardym codziennym obowiązku".

A zakończył swój raport, wezwaniem do Musoliniego, aby zawsze ich prowadził i „że zawsze gotowi są walczyć i umrzeć dla chwały króla i szczęścia Ojczyzny".

„Il Duce" odpowiadając na raport Balbo, zaznaczył, że rozwój „aeronauty", jest wyłączną zasługą rewolucji faszystowskiej, że bez niej „Skrzydła Italji" nie byłyby odbudowane. A zwracając się do gen. Balbo powiedział:

„Generał Balbo wniósł do Lotnictwa, swego ducha „ardito di guezza") i bojówki, w połączeniu z zaciętością, zmysłem organizacyjnym i dyscypliną, bez których nic nie można zbudować.".*

Wspomniał też Mussolini o przelocie eskadry włoskiej przez Atlantyk, kładąc nacisk, że podniósł on prestiż narodu, *„A prestiż dla Narodu, jest w świecie tak niezbędny, jak honor dla indywiduum".*

Uroczysty dzień święta „Skrzydeł Italji", zakończyły powyższe słowa Mussoliniego. Dzień ten stanie się niezapomnianym dla lotnictwa włoskiego, które przez dziesięcioletni swój okres, przezwyciężyło najtrudniejsze przeszkody i dezorganizację, i stanęło na drodze do wspaniałego rozwoju, a przezwyciężając dawne wady i wprowadzając surową dyscyplinę, oraz pracę, osiągnęło najwyższą nagrodę moralną i realną, bo wysunęło się na jedno z przednich miejsc lotnictwa światowego.

H. M.

*) należący do specjalnych oddziałów ochotniczych, walczących w pierwszej linji i idących do ataku tylko z bombami ręcznemi i sztyletami.



Premjer włoski Benito Mussolini. W głębi grupa oficerów z gen. Italo Balbo na czele.

WYBITNI GOŚCIE CUDZOZIEMSCY W WARSZAWIE

W drugiej połowie czerwca — Polska i jej stolica gościły u siebie szereg wybitnych gości przybyłych do nas „via celis" z bliskiej i nieco dalszej zagranicy: z Rumunji i Francji.

Wśród gości rumuńskich — najpierwszym był dla Polski książę Mikołaj — brat króla Karola II. Przybył on do Warszawy — podobnie jak przed dwoma laty na własnym samolocie turystycznym (konstrukcji rumuńskiej) pilotowanym przez siebie. Na czas swego pobytu w Polsce ks. Mikołaj zamieszkał wraz z swym adjutantem kpt. pil. Opris'em w Łazienkach — jako gość p. Prezydenta Rzplitej.

Brat króla Karola rumuńskiego, który jest — jak wiadomo — generalnym inspektorem lotnictwa rumuńskiego i najgorętszym propagatorem idei powietrza — odleciał po czterodniowym pobycie u nas do Czech — a stamtąd — do Francji, Belgji, Anglji i Italji. Celem tych licznych podrózy ks. Mikołaja jest zapoznanie się z lotnictwem krajów Europy.

Podkreślić należy, iż cała rumuńska rodzina panująca odznacza się wybitną inklinacją do lotnictwa: znane jest powszechnie umiłowanie lotnictwa, jakie cechowało zawsze króla Karola i które ściągnęło nań w czasach, gdy był on jeszcze tylko następcą tronu tę tak wielką popularność, jaką cieszył się „printul Carul" u lotników rumuńskich.

Gorliwą miłośniczką lotnictwa sportowego jest również jedna z córek królowej — wdowy rumuńskiej Marji. Młoda księżniczka, która poślubiła przed dwoma laty ks. Habsburga pilota-sportsmena towarzyszy stale mężowi w częstych podróżach powiertznych.

— — — — — — — —

Na parę dni przed przylotem do Warszawy ks. Mikołaja — przybyła do Polski z Bukaresztu na wielkim, trójsilnikowym Junkersie, delegacja wyższych oficerów lotnictwa rumuńskiego z gen. Sichitiu na czele. Rumuni zwiedzili szereg ośrodków lotniczych w Polsce, oraz centra przemysłu lotniczego. Państwowe Zakłady Lotnicze, Lubelską fabrykę samolotów i Okęcie.

Goście podziwiali również akrobację powietrzną na niezrównanym samolocie myśliwskim „P.11".

O wrażeniu jakie loty te wywołały — można było łatwo wywnioskować z ogromnego zainteresowania, z jakiem ci wszyscy, doświadczeni lotnicy zaprzyjaźnionego z nami państwa, śledzili pokazy.

Gen. Sichtiu wraz z całą delegacją wystartował z Warszawy z powrotem do Bukaresztu w dn. 28 czerwca — niezwłocznie po odlocie ks. Mikołaja.

— — — — — — — —

Na krótki czas przed wizytą ks. Mikołaja — bawił w Polsce przez parę dni rumuński minister lotnictwa — p. Irimescu.

Ponieważ po Warszawie p. minister musiał być w Paryżu — udał się on tam — drogą powietrzną. P Irimesco wraz z towarzyszącą mu w podróży panią Irimesco odleciał do stolicy Francji na pokładzie komunikacyjnego płatowca linji: Warszawa — Paryż należącego do b. Tow. Kom. Pow. „Cidna".

Litera „b" postawiona przed nazwą towarzystwa napisana została celowo, gdyż przedsiębiorstwo te zfuzjonowało się w ostatnich czasach z „Centralną Spółką Eksploatacji Powietrznych Linji Francuskich, a więc „Cidna" jako taka — istnieć przestała.

Podobno „Centralna Spółka" ma być wstępem do utworzenia jedynego towarzystwa, monopolizującego wszystkie inne linje powietrzne we Francji. Nazwa towarzystwa ma być „Air - France".

— — — — — — — —

Również drogą powietrzną na pokładzie samolotu pasażerskiego byłej „Cidny", wyruszył z Warszawy do Francji w d. 8 czerwca p. Charles Levée — wiceprezydent rady miejskiej w Paryżu. Stanowczo czynniki rządowe i komunalne państw europejskich zaczynają uznawać samolot, jako najlepszy środek lokomocji.

LOTNISKO NA OKĘCIU NAJPIĘKNIEJSZE W EUROPIE.

Szczególnej wagi — wobec tego — nabiera opinja, jaką wydał o lotnisku na Okęciu p. Josce — szef gabinetu franc ministra lotnictwa, który przybył do Warszawy w celu oficjalnego powiadomienia odpowiednich czynników polskich o zmianach, jakie zaszły w ogólnej organizacji lotnictwa komunikacyjnego we Francji, mającej na celu jaknajdalej idącą unifikację jej armji powietrznej.

Otóż lotnisko nasze na Okęciu ma być — według słów p. Josce'a „jednem z najpiękniejszych lotnisk w Europie", a rozmach lotnictwa polskiego wprost „zdumiewający".

DZIENNIKARZE ANGIELSCY W WARSZAWIE.

Wielka prasa angielska uznaje tylko samolot, jako środek lokomocji. Mieliśmy tego dowód oczywisty w d. 2 lipca, w którym to dniu w Warszawie wylądowały trzy turystyczne samoloty angielskie oczywiście same „Puss Moth'y", „Parcival Gull'e, wiozące cały zastęp korespondentów i fotografów na spotkanie uwolnionych z więzienia w Moskwie inżynierów: Thorntona i Mac Donalda — bohaterów słynnego procesu.

Dziennikarze ci, którzy opuścili Londyn w d. 2 lipca rano byli nad wieczorem w Warszawie. Po wygodnem przenocowaniu w pierwszorzędnym hotelu — nazajutrz — o g. 6 rano nastąpił start do Stołpców. Tam nareszcie — w miescinie nadgranicznej — mogli dziennikarze angielscy otworzyć swoje starannie zaplomobowane przez międzynar. przepisy lotnicze aparaty fotograficzne i robić szereg zdjęć z nadjeżdżających byłych więźniów sowieckich. W pół godziny później skoro tylko pociąg, wiozący Thorntona i Mac-Donalda ruszył ze Stołpców — ruszyły i angielskie samoloty zdążające na pełnym gazie do Berlina i starając się wzajemnie przegonić po drodze. Wyścig ten będzie zroumiały, gdy się zważy, że właśnie w Berlinie znajduje się słynny Fhultograf, gdzie nadawane są za pomocą radjotelegrafji wszelkie sensacyjne zdjęcia fotograficzne. Dzięki więc Fultografowi w pierwszym rzędzie — samolotowi korespondent angielski, który zdołał wyprzedzić swych kolegów mógł przysłać pierwszy do Londynu zdjęcia ze Stołpców, które już nazajutrz rano zdobiły szpalty dzienników stolicy W. Brytanji! Zdjęcia te były w tym wypadku tem cenniejsze, iż — inżynierowie Thornton i Mac Donald milczeli jak zaklęci w powrotnej drodze do ojczyzny, a więc wszelkie korespondencje o nich zarówno ze Stołpców, jak i z całej drogi powrotnej do Londynu były całkowicie... bez treści.

GDZIE RACJA?

Jedni twierdzą, że papieros rozjaśnia umysł i działa uspakajająco, inni — że zabójczo działa na organizm ludzki. Proszę nie sądzić, że walczy tu nauka z ignogarncją. Moglibyśmy wskazać szereg źródeł naukowych, przedewszystkiem „Encyklopedję farmaceutyczną", które nie widzą niebezpieczeństwa w używaniu w niewielkich dawkach nikotyny. W tych dniach wyszła nawet broszura p. t. „Jak działa tytoń na organizm ludzki", która powołuje się na 40 uczonych, znajdujących dodatnie strony działania nikotyny, rozumie się, pod warunkiem nie nadużywania jej.

Nie o to jednak idzie. Poszczególny nałogowy palacz, który nie może się zastować do przepisu niepalenia, nie jest uczonym, by rozstrzygał ten zasadniczy spór. Musi jednak myśleć o zmniejszeniu dawki nikotyny. Ograniczenie ilości papierosów, zwłaszcza przy pracy, jest dość trudne. Co tedy począć? I tu właśnie przyszła nam z decydującą pomocą nauka. Jak wiadomo, wynaleziony został sposób chemicznego odciągania nikotyny z gotowych papierosów. Zastosował to Polski Monopol Tytoniowy w swoich fabrykach. W stałej sprzedaży są odnikotynowane „Ergo", „Egipskie i „Egipskie Przednie". Inne gatunki można otrzymyać za zamówienie. Po odnikotynowaniu ich pozostaje w tytoniu minimalna ilość nikotyny, która na organizm, przyzwyczajony do palenia, nie wpływa, a z drugiej strony sprawia, że papieros nie zostaje pozbawiony właściwego aromatu i smaku.

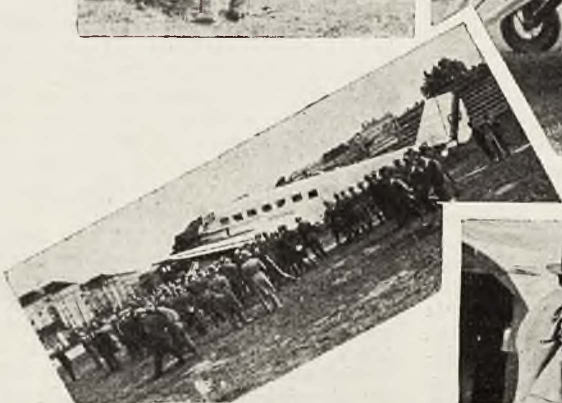
A więc w sporze między uczonymi tu leży racja. Nie będziemy mieli potrzeby szukania specjalnych cygarniczek, napychania papierosa różnemi watkami i t. d. Papieros odnikotynowany rozwiązuje to zagadnienie.

Powitanie ks. Mikołaja rumuńskiego na lotnisku Mokotowskiem.












U góry pośrodku: ks. Mikołaj w rozmowie z p. min. J. Beckiem i gen. dr. B. Wieniawą-Długoszowskim.



Delegacja wyższych oficerów lotnictwa rumuńskiego.
Rumuński min. lotnictwa Iremescu.

Generalicja polska wita ks. Mikołaja.
P Charles Levée wiceprezydent m. Paryża

Tegoroczne Zawody Krajowe

Rok bieżący obfituje w lotnicze zawody krajowe. Każdy aeroklub uważa za swój pierwszy obowiązek zorganizowania regjonalnych konkursów międzyklubowych. Większość klubów łączy zawody z pokazami pod ogólną nazwą meetingów.

W roku bieżącym odbyły się już (w porządku chronologicznym):

1) 3-e Lubelsko - Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, zorganizowane przez Klub Lubelski w dn. 3 — 5 lutego.

2) 2-i Międzynarodowy Meeting Lotniczy, zorganizowany przez Aeroklub Warszawski przy współudziale finansowym Komitetu Stołecznego LOPP. w dniach 24 — 25 maja.

3) 1-y Lot Północno-Zachodniej Polski (Meeting Poznański), zorganizowany przez Aeroklub Poznański w dniach 4 — 5 czerwca.

4) 5-y Lot Południowo - Zachodniej Polski im. Franciszka Żwirki (Meeting Krakowski), zorganizowany w dn. 10—11 czerwca przez Aeroklub Krakowski przy poparciu Krakowskich Komitetów LOPP.

5) 1-y Lot Północno - Wschodniej Polski zorganizowany przez Aeroklub Wileński w dn. 1 — 2 lipca.

W roku bieżącym odbędą się jeszcze:

6) 5-y Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny — zawody najpoważniejsze, organizowane przez Zarząd Główny L. O. P. P. i Aeroklub Rzeczypospolitej. Impreza ta odbędzie się w dniach 3 — 10 września.

7) Krajowy Meeting Lwowski, urządzany przez Aeroklub Lwowski — w październiku.

Zapowiadany przez Aeroklub Gdański zlot nad morze został odwołany.

Jak więc widzimy, z wyjątkiem Aeroklubów: Śląskiego, Gdańskiego i Łódzkiego (najmłodszych) — wszystkie kluby zdobyły się na zorganizowanie konkursów lotniczych.

Wspólną ich cechą, cechą bardzo dodatnią, jest faworyzowanie załogi, a nie maszyny. Wszystkie tegoroczne konkursy są przedewszystkiem zawodami pilotów. Drugim charakterystycznym i również bardzo korzystnym dla rozwoju sportu lotniczego momentem jest to, że w tegorocznych zawodach bardzo liczny udział biorą piloci wyszkoleni w klubach. O ile jeszcze w ubiegłym roku większość uczestników konkursów stanowili piloci zawodowi, teraz górują zdecydowanie piloci turystyczni. Są to przeważnie studenci i młodzi inżynierowie. Dzięki takiemu stanowi rzeczy, zawody krajowe spełniają rolę sprawdzianu kwalifikacji pilotów klubowych i są dla nich zachętą do rozwijania uzdolnień.

Jeszcze jest jeden pożyteczny objaw. Kluby zdołały wyszkolić już po kilka załóg konkursowych tak, że niema już tego, co było jeszcze rok temu, że na konkursach spotykaliśmy prawie zawsze te same nazwiska.

Po tym wstępie przejdziemy do scharakteryzowania poszczególnych zawodów.

3-ie ZAWODY LUBELSKO - PODLASKIE.

Był to konkurs zimowy. Jedyna tego rodzaju impreza krajowa i jedna z nielicznych zagranicznych. Zawody lubelskie mają już swoją tradycję. Są one zawsze dobrze zorganizowane i zawierają ciekawy program. Pora roku, w jakiej odbywają się, nadaje im atrakcyjny charakter.

W tym roku zawody składały się z trzech prób: 1) lotu na szlaku Lublin — Biała — Kowel — Łuck — Zamość — — Sandomierz — Dęblin — Lublin (71 klm), 2) sztafety motocyklowo - samolotowej i 3) konkursu lądowania.

Raid uwzględniał szybkość i regularność.

Zwycięstwo odniosła załoga Aeroklubu Lwowskiego, pp. Kazimierz Chorzewski (pilot) i Ładysław May, na samolocie PZL—19. Drugie miejsce zajęli warszawiacy, pp. por. Mieczysław Pronaszko i inż. Witold Rychter na RWD—5.

Konkurs odznaczał się wielką ilością przymusowych lądowań, kończących się szczęśliwie. Warunki atmosferyczne były naogół dobre.

Poważny udział w Zawodach Lubelskich brała L.O.P.P. Zarząd Główny i Komitet Wojewódzki w Lublinie udzieliły Kubowi Lubelskiemu subsydjum, oraz ufundowały wiele nagród.

2-gi MIĘDZYNARODOWY MEETING W WARSZAWIE.

Zawody te, największe z dotychczas zorganizowanych w Polsce, mamy jeszcze w swojej pamięci. Ograniczymy się więc do podkreślenia, że odbyły się w złych warunkach atmosferycznych (zwłaszcza zlot gwiaździsty), a jednak dały bardzo dobre rezultaty. Z pośród pilotów klubowych triumfatorami byli pp. Z. Wysiekierski, kótry mając za towarzysza p. Kulikowskiego przebył w zlocie gwiaździstym długą drogę — 3.217 km. — zdobywają pierwsze miejsce. Następnie wymienić należy inż. Jerzego Drzewieckiego, naszego rekordzistę międzynarodowego, który na RWD—5 bez wysiłku zdobył pierwsze miejsce w konkursie szybkości. W pozostałych konkurencjach pierwsze miejsce zajęli: inż. Konrad Jagoszewski z p. Wacławą Czyżewską i p. kpt. A. Kropiński. Dobre rezultaty osiągnęli piloci: mgr. Martyniak z Lublina, J. Mościcki z Ponania, A. Kasprowski ze Śląska, W. Chałupnik z Krakowa, A. Uszacki z Białej, A. Szarek ze Lwowa i inni.

Meeting Warszawski był turniejem pań. Odniosły one zwycięstwo w zlocie gwiaździstym zawodników zagranicznych, zdobywając dwa pierwsze miejsca.

Nasze pilotki klubowe (pp. Czyżewska, Loteczkowa i Modlibowska) brały udzia jedynie jako pomocniczki swych kolegów — pilotów. Dotychczas nasze panie nie występowały na zawodach samodzielnie. Jak słychać, po raz pierwszy całkowicie kobieca załoga ma brać udział w 5-ym Krajowym Lotniczym Konkursie Turystycznym.

1-y LOT PÓŁNOCNO ZACHODNIEJ POLSKI.

Zawody wypadły dość blado, głównie z powodu bliskiego sąsiedztwa z Meetingiem Warszawskim i 5-ym Lotem Krakowskim. Wzięło w nich udział 7 samolotów. Podobnie, jak i wszystkie inne, zawody składały się z lotu okrężnego (trasa: Poznań — Gdynia — Bydgoszcz — Inowrocław — Ostrów — Poznań — razem 711 km), lotu na orjentację i z wyścigu.

Lot na orjentację polegał na odnalezieniu dwóch miejscowości odległych od Poznania w promieniu 30 km.

Pierwsze miejsce w locie okrężnym zdobył kpt. A. Kropiński z por. Orłowskim — na PZL—19, drugie pp. A. Onoszko i inż. J. Matysiak na JD—2.

Zwycięzcą wyścigu został p. Tatarczyk z Ponania. Po nim sklasyfikował się p. Litwiński.

Najlepszą orjentację wykazała załoga Aeroklubu Poznańskiego, złożona z pp. dr. Z. Kapuścińskiego (pilot) i por. Zaleskiego. Drugie miejsce zajęli warszawiacy: Onoszko i Matysiak.

5-ty LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Zawody krakowskie są najstarszą imprezą klubową. Regulamin ich ulega stałej, dodatniej ewolucji, podnosząc wymagania i usuwając braki. Lot tegoroczny piąty z zrzędu, zawierał cztery konkursy.

Głównym był dwudniowy lot okrężny na szlaku: Kraków — Łódź — Lublin — Sandomierz — Mielec — Zamość — Lwów i Lwów — Krosno — Dębica — Katowice — Nowy Sącz — Nowy Targ Częstochowa — Kraków — razem 1400 km.

Następną próbę stanowił lot na szybkość i regularność, odbyty na trójkącie: Lotnisko — Kopiec Kościuszki — Kopiec Krakusa — Lotnisko. Lot ten, ze względu na małą odległość i w związku z tem aptekarski sposób obliczenia — okazał się zupełnie niecelowym. O wiele lepiej mieliśmy rozwiązany problem regularności na zawodach wileńskich.

Trzecią i czwartą próbą były konkursy krótkości startu i lądowania.

Zwycięstwo w ogólnej klasyfikacji odniosła dobrze wytrenowana i zgrana załoga Aeroklubu Krakowskiego, złożona z braci W. i M. Chałupników. Brała ona udział w zawodach na samolocie PZL—5. Drugie miejsce przyznane zostało pp. por. M. Pronaszce i inż. W. Rychterowi na RWD—5. Trzecie kpt. Halewskiemu i T. Drozdowskiemu na Moth'ie.

Wobec założenia przez kilku zawodników protestów, klasyfikacja powyższa może ulec zmianie.

1-y LOT PÓŁNOCNO - WSCHODNIEJ POLSKI.

Pierwsze zawody Aeroklubu Wileńskiego miały program zbliżony do omówionych już poprzednio. Całość tworzyły trzy następujące konkurencję: 1) zlot kometowy, 2) lot okrężny o nagrodę miasta Wilna na trasie: Wilno — Mołodeczno — Baranowicze — Nowogródek — Oszmiana — Wilno (w Nowogródku i Oszmianie zamiast lądowania — zrzucenie meldunku) i 3) sztafeta motocyklowo-samochodowo-samolotowa.

W regulaminie lotu okrężnego była — jak to już zaznaczyliśmy — dążność do racjonalizacji zagadnienia regularności lotu.

Należy zaznaczyć, że od pewnego czasu regularność stała się bardzo modna, stanowiąc domieszkę wszystkich naszych raidów. Moda ma jednak złą stronę. Często wpada w przesadę i absurd. Podob-

nie stało się z regularnością lotu. Klub Wileński razwiązał problem dość szczęśliwie, choć jeszcze nie usunął wszystkich mankamentów. Pozatem dobrze był opracowany regulamin sztafety, czego zasługą dzielą z Aeroklubem Wileńskim Wileńskie Kluby: Automobilowy i Motocyklowy.

W zlocie gwiaździstym pierwsze miejsce osiągnął por. Kosiński z Aeroklubu Śląskiego przebywając na Moth'ie około 1800 km. w ciągu jednego dnia. Drugie miejsce zajął p. Adam Szarek ze Lwowa na RWD—4, trzecie p. Stefan Inawowski z Warszawy na RWD—5.

W locie okrężnym zwyciężyła załoga Aeroklubu Warszawskiego: S. Iwanowski (pilot) i J. Osiński. Za nimi sklasyfikowali się lwowianie: Szarek — Prószyński.

Sztafetę wygrali: por. Kosiński (samolot), p. W. Kurec (samochód) i pp. Piemonow i Bogdanowicz (motocykle). Drugie miejsce lotnicze w sztafecie osiągnął p. Iwanowski.

W zawodach wzięło udział 6 samolotów. sklasyfikowanych zostało 5. Odpadł p. W. Giedroyć z Aeroklubu Wileńskiego wskutek uszkodzenia samolotu (PZL—5) przy lądowaniu w Mołodecznie.

5-y KRAJOWY LOTNICZY KONKURS TURYSTYCZNY.

Zawody te wywodzą się z Krajowych Konkursów Awionetek, organizowanych przez L.O.P.P. w latach 1927, 28, 30 i 31. W roku bieżącym będą one miały jednak zupełnie inny charakter. Dotychczas były konkursem samolotów, ściślej mówiąc pierwowzorów samolotów. 5-y konkurs, ze względu na to, że nowych, ciekawych typów samolotów od ostatniego konkursu niema — został przekształcony na zawody pilotów. W związku z tem zmieniona została nazwa zawodów. która obecnie upodobniła się do Challeng'owej. 5-y Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny — to jakby nasz krajowy challenge, skromna próbka tego, jaki będzie w Polsce w roku przyszłym.

5-y K. L. K. T., jak przystało na ogólnopolskie, najpoważniejsze zawody, stawia uczestnikom znacznie większe wymagania. Całość zawodów tworzyć będą cztery próby: lądowanie, lot w obwodzie zamkniętym, lot na orjentację oraz lot okrężny.

Ze względu na powagę konkursu, jak i z powodu bliskiego jego terminu, omówimy regulamin 5-go K. L. K. T. szczegółowiej.

Konkurs rozpocznie się dnia 3 września próbą lądowania. Po południu tegoż dnia odbędzie się lot w obwodzie zamkniętym (na przestrzeni 181,2 km.). Lot okrężny (raid po Polsce) trwać będzie od 6-go do 10-go września. Lot na orjentację odbywać się będzie na lotnisku w Warszawie oraz na lotniskach etapowych.

Próba lądowania polega na dotknięciu kołami samolotu jaknajbliżej środka koła wyznaczonego na lotnisku. Odległość mierzona będzie z dokładnością do metra.

Lot w obwodzie zamkniętym odbędzie się na trójkącie: punkt kontrolny na lotnisku warszawskiem — p. k. Falenty — p. k. Piaseczno — p. k. Warszawa. Trójkąt ten należy przebyć 5-krotnie (łącznie 181 km.)

Wyniki tego lotu obliczane będą według następującego wzoru:

$$300 \frac{p}{P} + K, \text{ gdzie}$$

$$p = \frac{v}{\sqrt[3]{N}} + K$$

V = osiągnięta szybkość średnia w km/godz.
N = moc silnika w KM.
P = największe p.
K = spółczynnik wyrównawczy, który będzie ustalony dla poszczególnych typów samolotów.

Lot na orjentację polega na odnalezieniu w terenie punktu oznaczonego na mapie, wręczanej zawodnikowi na minutę przed startem, zrzuceniu tam meldunku i powrocie na lotnisko. Żaden zawodnik nie może odbywać tej próby na lotnisku macierzystem.

Lot okrężny składać się będzie z 7 etapów, zaczynających się i kończących o określonej godzinie.

Trasa lotu jest następująca:
I etap — Warszawa — Biała Podlaska — Grodno — Wilno.
II etap — Wilno — Mołodeczno — Baranowicze — Łuck.
III etap — Łuck — Brody — Lwów — Krosno — Kraków.
IV etap — Kraków — Sandomierz — Zamość — Lublin — Warszawa.
V etap Warszawa — Łódź — Mielec — Dębica — Nowy Targ — Katowice.
VI etap — Katowice — Częstochowa — Poznań.
VII etap — Poznań — Gdynia — Inowrocław — Lidzbark — Płock — Warszawa.

Zawodników obowiązuje przebycie przynajmniej 1500 km. trasy.

W dniach 6, 7 i 8 września należy zasadniczo przebywać 2 etapy dziennie, dopuszczalne są jednak odstępstwa od tej reguły. Dzień 9 września przewidziany jest na odpoczynek. Etap VII (ostatni) musi być przebyty w dniu 10 września.

Zarząd Główny LOPP. wyznaczył na konkurs następujące nagrody dla właściciela (użytkownika) samolotu. 1 — 4 tys., 2. — 3 tys., — 3. — 2 tys., 4. — 1 i pół tys., 5. — 1 tys., wszystkie dalsze — po 500 zł. Poza temi przewidziane są nagrody dla załóg w ogólnej wysokości 2 tys. zł. oraz premje dla klubów w wysokości 1 zł. 50 gr. za każdy punkt ostatecznej klasyfikacji lotu okrężnego.

Pierwszy termin zgłoszeń upłynął 20 lipca, drugi mija 15 sierpnia.

Tak przedstawia się regulamin krajowych zawodówł Stanowić one będą zamknięcie tegorocznego, tak bogatego i owocnego sezonu lotniczego w Polsce. Kluby lotnicze przygotowują się do 5-go K. L. K. T. bardzo starannie. O pierwsze miejsce walczyć będą zawzięcie Warszawa i Lwów. Oba te kluby wystawią po 5—7 samolotów. Należy przewidywać, że ogólna ilość zgłoszonych samolotów dosięgnie 30.

MEETING LWOWSKI.

Ani dokładny termin, ani program zawodów lwowskich nie zostały dotychczas ustalone. Meeting składać się będzie, zapewne, ze lotu, wyścigu, orjentacji oraz części pokazowej z dużym udziałem szybownictwa.

Sumując plon tegoroczny, z dumą możemy skonstatować, że nasze lotnictwo sportowe nie ustaje w rozwoju. Podczas gdy zagranicą wiele imprez krajowych nie dochodzi do skutku, nasz tegoroczny sezon zanotował aż 7 konkursów o bogatym programie.

Na zakończenie trzeba dodać, że wszystkie tegoroczne zawody odbyły się bez wypadku z ludźmi. Poziom organizacji (z małemi wyjątkami) był wysoki. Zainteresowanie publiczności wszędzie duże. Wyniki sportowe zawsze dobre.

Rzy—Ski.



Pan Premjer J .Jędrzejewicz na lotnisku Mokotowskiem po powrocie drogą powietrzną z Rumunji.

LOT MATTERNA

Kapitan pilot Bennet Griffin złożył trzymany w ręku biuletyn centralnej stacji meteorologicznej i spojrzał pytającą na przyjaciela.

— Więc jutro lecisz nieodwołalnie? O której godzinie start? — zapytał.

— Chcę wylecieć wczesnym rankiem, aby za dnia dolecieć do Europy. Zaraz z Berlina zamierzam lecieć dalej do Moskwy i tam dopiero przespać się.

— No, biuletyn niezbyt pomyślny. Będziesz miał ciężką drogę nad Atlantykiem.

— Jakoś dam sobie radę. Już dłużej nie chcę czekać. Good bye.

— Good bye.

Rozmawiający obaj byli oficerami korpusu lotniczego armji Stanów Zjednoczonych. Starszy z nich — kapitan Bennet Griffin, młodszy — porucznik pilot James Mattern znani już byli na arenie międzynarodowej, jako jedni z nielicznych zdobywców Atlantyku północnego. Przelecieli go razem dn. 5 lipca 1932 r. na samolocie nazwanym „Century of Progress" — „Wiek postępu", zamierzając dokonać lotu dookoła świata w rekordowym czasie siedmiu dni i pobić tem rekord ustanowiony przez swych ziomków Posta i Gattyego, a wynoszący 8 dni, 15 godzin i 51 minut.

Nie udało im się jednak to zamierzenie. Przelecieli coprawda Atlantyk, wyleciawszy z Harbour Grace na Nowej Ziemi, a wylądowawszy w Berlinie, ale ruszywszy stamtąd do Moskwy w drodze ulegli katastrofie i podczas przymusowego lądowania, pod Borysowem na linji Mińsk — Moskwa, na jakiemś przygodnem bagnisku, które wzięli za twardą łąkę rozbili maszynę.

Samolot był niezdatny do dalszego lotu, a i lotnicy odnieśli dość dotkliwe obrażenia. Musieli więc wyrzec się zamiaru pobicia rekordu. Płatowiec odesłano do Ameryki, gdzie go wyremontowano.

Na tej samej właśnie maszynie postanowił obecnie podjąć jeszcze raz próbę rekordowego lotu dookoła globu ziemskiego, por. Mattern. Zdecydował lecieć samotnie, zmontowawszy jedynie na pokładzie samolotu przyrząd do automatycznego sterowania, t. zw. pilota — robota.

— Mam wszelkie szanse na pobicie rekordu — mówił do kolegów. — Mam już za sobą jeden przelot Atlantyku, więc wiem czem to pachnie, tembardziej, że podczas zeszłorocznego lotu nad oceanem głównie ja pilotowałem, a Graffin zajmował się nawigacją. Najważniejsze jednak, że czuję się na siłach sprostać podjętemu zadaniu. Trenowałem wytrwale przed tym lotem i czuję, że jestem „w formie".

Istotnie Mattern był „w formie". Wykazał to podczas lotu, w którym dał dowód nadludzkiej wprost wytrzymałości i uporu, prąc z nieubłaganą konsekwencją za wszelką cenę do celu, nie żałując sił ni nerwów byle tylko postawić na swojem, byle spełnić podjęte zadanie. Jednak przedsięwzięcie to okazało się ponad siły jednego człowieka...

James Mattern wystartował do swego gigantycznego lotu z lotniska Floyd Bennet Field pod New Yorkiem dnia 3 czerwca b. r. o godz. 5 rano według czasu miejscowego, czyli o godz. 10 rano według czasu środkowo-europejskiego.

Start był krótki, chociaż samolot obciążony był 2.700 litrami benzyny.

Warunki atmosferyczne były doskonałe. Piękne pogoda towarzyszyła lotnikowi aż do Nowej Ziemi, gdzie pożegnał ląd amerykański i skierował się nad Atlantyk. Tym razem „Wiek postępu" nie lądował już w Harbour Grace dla uzupełnienia zapasów benzyny — Mattern miał jej dosyć w zbiornikach na przelecenie oceanu i dotarcie wgłąb Europy.

Potem nad oceanem pogoda popsuła się bardzo. Mattern wleciał w deszcz, który towarzyszył mu niemal całą drogę. Z nad morza wstała niska mgła i wlokła się nad falami, zasłaniając niemal zupełnie horyzont. W ułamkach godzin zaledwie spostrzegał bohaterski pilot skrawki nieba i, przewalającego się pod nim w dole, oceanu.

Na domiar złego kilkakrotnie wpadał w gwałtowne burze, których nie był w stanie ominąć. Aparatem rzucało do tego stopnia, że chwilami tracił zupełnie panowanie nad maszyną. Leciał jak jakiś duch potępieńczy w strugach deszczu, ożywiony tylko jednem pragnieniem — dotrzeć za wszelką cenę do lądu, rysującego się gdzieś o tysiące kilometrów przed nim, po drugiej stronie „wielkiej wody". Samolot trzeszczał we wszystkich spojeniach. Dwa termosy ze słodką wodą podczas tego fantastycznego wprost rzucania rozbiły się w drobny mak. Dla zaspokojenia pragnienia Matternowi pozostało tylko 6 pomarańcz.

W pewnej chwili silny, gwałtowny podmuch wiatru rzucił aparat w bok, a później zepchnął w dół, przytłaczając go niemal do spienionych fal.

— Byłem przekonany — opowiadał później Mattern — że wybiła moja ostatnia godzina. Odruchowo zupełnie nacisnąłem stery. Nadludzkim wysiłkiem udało mi się wyrównać samolot i powoli zacząłem brać wysokość. Jednocześnie jednak zauważyłem, na lewem skrzydle rysy — na przestrzeni około metra pękło płótno, okrywające żeberka.

Ten nocny, samotny lot nad Atlantykiem w okropnych warunkach atmosferycznych wyczerpał siły lotnika — zrezygnował z lotu do Berlina, gdzie zamierzał pierwotnie lądować. i postanowił osiąść na pierwszym nadającym się do tego skrawku ziemi.

Mattern miał przy sobie małą niedokładną mapkę kuli ziemskiej, wydartą z jakiegoś atlasu. Nie mając możności ustalić swego położenia i skorygować kursu lotnik zboczył z drogi o mniejwięcej 300 kilometrów na północ i zamiast przelecieć brzegi Europy od strony Irlandji, minął je nad zachodniem wybrzeżem Norwegji. Odchylenie to jednak od kursu jest dość znaczne, jeśli się zważy, że busola nie była uszkodzona. Lindbergh na tej samej trasie podczas swego pamiętnego lotu przez Atlantyk w r. 1927, zboczył z kursu o kilka zaledwie kilometrów, a kpt. Skarżyński w swym locie nad Atlantykiem południowym, lecąc nad oceanem przeszło 3.200 klm. osiągnął ląd brazylijski niemal w tem miejscu, jakie sobie wyznaczył na mapie.

Pierwotnie Mattern zamierzał wylądować na wybrzeżu, kiedy jednak ocean pozostał za nim z tyłu, kiedy ostatecznie w krótkim stosunkowo czasie mógł wyszukać sobie odpowiedni teren do opuszczenia się na ziemię, żyłka sportowa wzięła w nim górę nad zmęczeniem. Postanowił lecieć możliwie najdalej tembardziej, że w zbiornikach pozostało mu jeszcze 500 litrów benzyny i 40 litrów oliwy.

Parł więc naprzód. Porównawszy zarysy brzegów z mapką stwierdził, że znajduje się nad Norwegją.

Wreszcie przed nim zarysowały się brzegi wyspy Dziewiczej, leżącej u wejścia do fiordu Oslo. Spostrzegłszy gładką równą plażę, jak mu się zdawało pokrytą piaskiem, pilot postanowił wylądować na niej. Był już nieludzko zmęczony i naprężone do ostatka wyczerpującą walką z mgłą, burzami i przeciwnemi wiatrami, nerwy odmawiały posłuszeństwa.

Resztą świadomości Mattern sprowadził samolot w dół i wylądował. Z pod pneumatyków sypnął się grad kamieni — plaża była nie piaszczysta a kamienista. W pewnej chwili zdawało się, że samolot, zahamowany zbyt gwałtownie ostrym szutrem, skapotuje pilot zdołał jednak osadzić szczęśliwie samolot.

Nadbiegli rybacy i zaopiekowali się lotnikiem. Mattern znalazł jeszcze dość siły, aby obejrzeć samolot, poczem stracił przytomność. Gdy go ocucono pierwsze jego słowa były:

— Dawajcie benzyny... muszę zaraz lecieć dalej...

Z trudem dał się namówić na krótki odpoczynek. Przespał kilka godzin w chacie rybackiej, poczem odleciał do odległego o kilka kilometrów Oslo, skąd natychmiast, napełniwszy zbiorniki benzyną, wystartował do Moskwy.

— — — — — — — —

Trasa Nowy Jork — Oslo, przebyta przez Matterna jednym skokiem bez lądowania po drodze wynosi około 6.000 kilometrów. Amerykanin pobił więc rekord długości lotu samotnego w linji prostej bez lądowania, ustanowiony przez Lindbergha, podczas jego samotnego przelotu przez Atlantyk, z Nowego Jorku do Paryża w r. 1927.

Te 6.000 kilometrów przebył Mattern w przeciągu około 23 godzin.

Wystartowawszy z Oslo d. 5 czerwca o godz. 6 m. 45 rano Mattern dotarł do Moskwy po dziesięciu niespełna godzinach lotu, w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych. Na całej trasie leżała niska mgła i chmury, tak, że niemal cały czas lot odbywał sie na ślepo, jedynie przy pomocy busoli. Granicę sowiecką przekroczył Amerykanin od strony Estonji.

Po wylądowaniu w stolicy Sowietów o godz. 16 m. 30 Mattern popasał tam zaledwie cztery godziny, O godz. 20 wiecz., napełniwszy zbiorniki benzyną, ruszył w dalszą drogę do Omska, gdzie wylądował nazajutrz o godz. 13 m. 55.

Chcąc pobić rekord lotnik musiał się śpieszyć. Nie miał czasu na dłuższe odpoczynki. Ot, byle trochę się przespać, zjeść coś i rozprostować, znużone ciągłem siedzeniem bez ruchu, ciało.

Wylądowawszy w Omsku Mattern miał już za sobą 10.000 kilometrów, a więc 6.000 klm. z Nowego Jorku do Oslo, 1700 klm. z Oslo do Moskwy i 2.300 klm., dzielących Moskwę od Omska. Przed nim stała się jeszcze nieporównanie większa przestrzeń — 15.000 kilometrów.

W Omsku Mattern zanocował. Możeby i nie spędził pół dnia i pół nocy na lotnisku, ale trzeba było naprawić uszkodzenie, jakie powstało w lewym płacie podczas przelotu nad Atlantykiem. I tak już zbyt wiele ryzykował, lecąc bez naprawy 4.000 kilometrów z Oslo przez Moskwę do Omska.

O godz. 1 m. 10 po północy Mattern opuszcza Omsk, zamierzając jednym ciągiem przelecieć poprzez Nowosybirsk, Krasnojarsk, Irkuck i Czytę do Błagowieszczeńska, oddalonego od Omska o 4.000 klm.

Ale w cztery godziny po opuszczeniu Omska zauważył, że rurka, doprowadzająca benzynę do karburatora, jest pęknięta i drogocenny płyn wycieka nazewnątrz. Z ulatniającej się benzyny w kabinie powstały trujące opary, które odurzały pilota. Chcąc nie chcąc Mattern musiał lądować. Osiadł koło osiedla robotniczego Biełoje w okolicach Prokopjewska w Zagłębiu Kuźnieckiem, w odległości około 600 klm. od Nowosybirska. Podczas lądowania ster samolotu uległ uszkodzeniu.

Władze sowieckie, które służyły Matternowi ułatwieniami na każdym kroku, wysłały natychmiast z Nowosybirska samolot z mechanikami, którzy przystąpili do naprawy „Wieku postępu". Naprawa uszkodzenia zabrała jednak sporo czasu — Mattern stracił w Biełoje półtora dnia. Pobicie rekordu zostało już przesądzone — dolecenie z powrotem do Nowego Jorku w tym samym nawet czasie co Post i Gatty było niemożliwością. Tembardziej, że gdy już uszkodzenie zostało naprawione i Mattern mógł wystartować do dalszej drogi, nad Biełoje rozszalała się gwałtowna burza i start trzeba było odłożyć.

Wystartowawszy wreszcie z Biełoje Mattern przeleciał do Krasnojarska, skąd po czterogodzinnym postoju ruszył w dalszą drogę do Błagowieszczeńska. Minął Irkuck i Czytę i Błagowieszczeńsk i niespodziewanie wylądował aż w Chabarowsku. Tu miało być ostatnie jego lądowanie na terytorjum Sowietów. Następny punkt etapowy wypadał w Nome na Alasce.

Wylądowawszy w Chabarowsku Mattern był do tego stopnia wyczerpany, że natychmiast, jeszcze w kabinie zasnął. Mechanicy, którzy podbiegli do samolotu nie mogli dobudzić się go. Nieprzytomnego pilota wyniesiono z kabiny i pogrążonego w głębokim śnie, odwieziono do hotelu.

Mechanicy sowieccy zajęli sie tymczasem samolotem, przejrzeli silnik, napełnili zbiorniki benzyną i czekali obudzenia się Amerykanina.

Mattern wciąż jednak spał.

Wreszcie obudził się. Natychmiast pojechał na lotnisko i oświadczył, że zaraz startuje. Lotnicy sowieccy, znający doskonale warunki lotów w tych okolicach, odradzali mu start z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych. Mattern jednak uparł się, że poleci mimo wszystko dalej.

Dn. 13 czerwca wystartował. Skierował się odrazu nad morze Ochockie, aby przeciąwszy Kamczatkę i morze Berynga, przelecieć na Alaskę. Ale pech, który towarzyszył mu od Omska nie opuścił go i teraz. Znalazłszy się nad morzem Ochockiem Mattern stwierdzi, że jest ono zamarznięte. Dokuczało bardzo dotkliwe zimno. Skrzydła samolotu powlokły się grubą warstwą lodu, obciążającą go znacznie. Mattern musiał lecieć bardzo nisko. Warunki atmosferyczne były fatalne — przeciwne wiatry i gęsta mgła.

Mattern, widząc, że mimo nadludzkich wprost wysiłków nie zdoła przedrzeć się do Ameryki, zawrócił. Noc już zapadła, gdy znalazł się nad miejscowością Sofijskoje w prowincji Amurskiej. Nie mogąc znaleźć lotniska przez całą noc krążył nad miastem — benzyny miał przecież dostateczny zapas. Z pierwszym brzaskiem dnia wylądował na prymitywnem lotnisku i natychmiast położył się spać. Wypocząwszy wystartował i odleciał z powrotem do Chabarowska.

Tu przenocował i dn. 14 czerwca wieczorem wystartował ponownie, kierując się do Nome na Alasce. Następne lądowanie miało nastąpić już na ziemi amerykańskiej.

Mattern jednak nie doleciał do końca. Zaginął gdzieś w drodze w odludnych tundrach Syberji. Próżno szukali go lotnicy sowieccy i amerykańscy. Już myślano, że lotnik nie żyje.

Mattern jednak nie zginął.

Uchronił go widać od nieszczęścia lotniczy kask zdobywcy dwu oceanów, słynnego Bieudonne Costesa, ofiarowany mu przez bohaterskiego lotnika francuskiego, jako maskota.

Minęło trzy tygodnie, gdy nagle nadszedł znak życia od lotnika.

Mattern żyje... nie zginął... Znajduje się w miejscowości Anadir na Syberji.

Co się z nim działo przez ten czas? Jakie przygody przeżywał?

Wystartowawszy z Chabarowska po 14 godzinach lotu zauważył, że motor grzeje mu się niebezpiecznie. Postanowił więc lądować.

Wylądował w tundrze, wśród pagórków, w odległości 100 klm. od miejscowości Anadir i 4 klm. od lewego dopływu rzeki Anadir. Podczas lądowania samolot został uszkodzony, a Mattern odniósł lekkie obrażenia.

Sytuacja jego była rozpaczliwa. Znalazł się sam, w najbardziej odludnem punkcie Związku Sowieckiego, bez żywności. Miał przy sobie tylko trochę biszkoptów, czekolady i butelkę wina.

W poszukiwaniu jakiejś żywej istoty Mattern błądził nad brzegiem rzeki 8 dni. Głód mu doskwierał dotkliwy bowiem zapasy żywności wyczerpały się po trzech dniach.

Pewnego dnia lotnik zauważył barkę i szalupy, płynące w dół rzeki. Dawał im sygnały, jadący jednak nie spostrzegli ich. Na 9-ty dzień Mattern zbudował sobie nad brzegiem szałas z gałęzi. Spędził on w nim następnie 6 długich dni.

W nocy dn. 29 czerwca ukazały się na rzece dwie szalupy, które wreszcie zauważyły rozpaczliwe sygnały Matterna. Czukczowie, którzy przybyli na szalupach, zabrali Matterna do swego obozu, odległego o 80 klm. od Anadiru.

Po kilkodniowym odpoczynku lotnik udał się z Cukczami do osiedla rybackiego na brzegu morza, odległego od Anadiru o 20 klm., gdzie spotkał sowieckich strażników granicznych, którzy odstawili go do Anadiru.

Stąd bohaterski lotnik amerykański odleciał, jako pasażer sowieckim wodnosamolotem do Nome na Alasce.

Samolot jego odstawiony zostanie do Władywostoku, skąd odesłany będzie drogą morską do Stanów Zjednoczonych.

Mattern jest jedynym pilotem, który szczęśliwie przebył dwukrotnie północny Atlantyk. Jedynie tylko słynna Amerykanka miss Amelja Earhart może się pochlubić dwukrotną podróżą powietrzną nad północnym Atlantykiem, jednakże ona pierwszy swój przelot odbyła nie jako pilotka, a jako pasażerka.

Był to również czwarty samotny przelot Atlantyku północnego. Poraz pierwszy w podróż nad oceanem wyruszył w r. 1927 Lindbergh, w roku zeszłym przeleciała go Amelja Earhart, w parę miesięcy później Mollison i wreszcie ostatnio Mattern.

— — — — — — — —

Post i Gatty ustalili rekord szybkości lotu dokoła ziemi w dniach od 23 czerwca do 1 lipca 1931 r. Lotnicy lecieli z Nowego Jorku na samolocie „Winnie Mac of Oklahoma", nazwanym imieniem córki fundatora ich samolotu.

Lecąc z przeciętną szybkością 231 klm. na godzinę przebyli oni 24.898 klm.. Punkty ich lądowań były następujące: Harbour Grace na Nowej Ziemi, Chester w Anglji, Hannower, Berlin, Moskwa, Nowosybirsk, Irkuck, Błagowieszczeńsk, Chabarowsk, Nome, Fairbanks, Edmonton, Cleveland i Nowy Jork.

Post i Gatty swoim przelotem pobili rekord lotników amerykańskich Mears'a i Collyer'a, wynoszący 23 dni 15 godzin i 21 minut. Rekord Posta i Gattyego usiłowali następnie pobić lotnicy Herndon i Pangborn, ale niemal tuż przed celem, już w Stanach Zjednoczonych, rozbili swój samolot, którego naprawa przeciągnęła się tak długo, że o pobiciu rekordu nie mogło być mowy.

Dwukrotnie również siegali po ten rekord lotnicy francuscy Doret, Le Brix i mechanik Mesmin i dwukrotnie ulegali katastrofom w Rosji sowieckiej, przyczem w drugiej katastrofie zginęli Le Brix i Mesmin, a Doret odniósł rany.

Jan Wielowieyski.

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

ANGLJA.

Ministerstwo lotnictwa wprowadziło nowy typ trzyosobowego samolotu obserwacyjnego. Pewne części kadłuba są wypełnione balonetami z gazem, co uniemożliwia zatonięcie. Podczas prób samolot rzucony na morze został „przejechany" przez duży okręt bojowy. Samolot zanurzył się w wodę, lecz po krótkim czasie wypłynął i utrzymywał się nadal na powierzchni.

*

Wyścig Sydney — Melbourne odbędzie się w r. 1934 i ma być udostępniony dla samolotów wszystkich państw bez ograniczenia typu silnika i płatowca. Termin zapisów — do 1 czerwca 1934 roku. Odlot z Londynu 20. X. 34 r. Punkty Kontrolne: Bagdad, Koukuta, Port Darwin i Charlevill. Zaopatrzenie w powietrzu i loty nocne będą dozwolone. Pierwsza nagroda — puhar złoty i 10.000 Ł, druga 1.500 Ł, trzecia 500 Ł. Pozatem przyznane będą dwie premje dla najlepszego przelotu, uwzględniając sprawność załogi i silnika.

*

Linja indyjska Imperial — Airways zostaje w końcu bieżącego miesiąca przedłużona z Karachi do Kalkutty przez Iodhpoleure.

*

W celu umożliwienia dokonywania zdjęć lotniczych podczas mgły — laboratorja pracują nad zwiększeniem czułości emulsji reagującej na promienie infra-czerwone. Dotychczas naświetlanie tego rodzaju płyty, trwało jedną sekundę i dawało dobre rezultaty.

AUSTRALJA.

Jednopłat typ Avro 10 (dawniejsza „Gwiazda Południa", obecnie „Faith in Australia"), na którym lotnicy Taylor, Ulm i Allen opuścili Sydney 24 czerwca w celu pobicia rekordu przelotu Australja — Anglja, ugrzązł z powodu pęknięcia tłoku 29.VI. w Jask. Dnia 3 lipca wystartował dalej.

AUSTRJA.

Austrjacki pilot Robert Kronfeld dokonał na szybowcu „Austrja II" przelotu nad Wezuwjuszem (Neapol).

BRAZYLJA.

W Rio de Janeiro niemieckie towarzystwo „Zeppelin' buduje halę sterowcową. Rząd brazylijski ofiarował teren pod budowę bezpłatnie, oraz udzielił pożyczki w wysokości 12 miljonów milrejsów. Pożyczka ma być spłacana w przeciągu trzydziestu lat, poczem hala staje się własnością towarzystwa.

BELGJA.

Lotnicy uczestnicy wojny światowej opracowali statut odznaki polowej lotnictwa belgijskiego. Numer pierwszy tej odznaki został jednogłośnie przyznany królowi Albertowi, który podczas walk obserwował z samolotu sytuację wojsk własnych i nieprzyjacielskich. Odznaczenie doręczył królowi major Jacquet.

DANJA.

Wysłano trzy samoloty typu Hinkel H.E.8. w celu przeprowadzenia pomiaru i badań mało znanego górzystego wybrzeża wschodniej Grenlandji.

FRANCJA.

Dnia 5, 6 i 7 lipca koło Tulonu odbyły się wielkie manewry lotnicze w obecności marszałka Pétain.

*

René la Jevre powrócił do Paryża z raidu dokoła centralnej Afryki. Po przebyciu 16 tysięcy kilometrów na samolocie Haleme/Caudron z silnikiem Hispano-Suiza 150 HP.

*

Wypuszczono nowy silnik Renault gwiaździsty 9 cylindrowy 350 HP. (wydajność 435 HP.), z kompresorem. Ciężar własny 350 kg. Daje 1900 obrotów.

*

Od 1 czerwca uruchomiono nocną linję lotniczo-pocztową Paryż — Bruksela. Odlot z Paryża godz. 21 minut 40, z Brukseli 4-ta rano.

*

Cidna od 1 maja b. r. wprowadziła jednopłatowce trzymotorowe Wilbault Penhoet 282 T. 12 z motorami Gnome i Rhone 7 KD. 350 HP. W związku z tem przelot Paryż — Bukareszt odbywać się będzie w ciągu jednego dnia.

*

W Angers na zawodach t. zw. „les 12 heures d'Angers" zwyciężyli Burtin i Langlois na samolocie Farman z silnikiem Hispano - Suiza, przebywając 2.463 klm. Czas średni 206 klm/godz. Z siedemnastu zawodników nie odpadł żaden.

HISZPANJA.

Dnia 10.VI. „Quatro vientos" (cztery wiatry) Breguet raidowy z dodatkowemi bakami, zbudowany w Madrycie, dokonał przelotu przez Atlantyk z Sevilli do St. Juan na wyspie Portorico. 7.897 klm. bez lądowania. Silnik Hispano-Suiza 12 Ng o mocy 650 HP. Załoga: nawigator kpt. pil. Barberan. — pilot por. Collar Serra. Lecąc z St. Juana do Meksyku uległ katastrofie w górach w stanie Pueblo (Meksyk).

*

W Barcelonie powstało towarzystwo Aero-Popular, mające na celu popularyzację lotnictwa. Posiada sekcje: lotniczą, szybowcową i propagandy. Identyczne towarzystwa istnieją w Madrycie, Valencji i Logrino.

ITALJA.

Dnia 17 czerwca 1933 roku pilot Sebastjan Berendot na samolocie „Nr. 5" (płatowiec nieseryjny wykonany w prywatnym warsztacie) z motorem Pobjoy 75 HP. pobił rekord ustanowiony dla samolotów trzeciej kategorji na 100 klb, — 196 klm/godz. 936, oraz na 500 klm. 189 klm/godz. 573. Poprzedni rekord na 100 klm. był ustalony w roku 1931 przez Polskę (Drzewiecki i Wędrychowski RWD 7) i wynosił 178 klm/godz. 786.

*

Dn. 27 czerwca w ministerstwie lotnictwa odbyła się konferencja z ministrem niemieckim Gueringiem na temat stosunków lotniczych niemiecko-włoskich. Linje Rzym — Wenecja — Monachjum — Berlin w okresie 15 czerwca do 15 września mają być czynne stale nie wyłączając niedziel i świąt. Wprowadzono różne ulgi dla turystów. W roku 1934 zostaje uruchomiona komunikacja pocztowo-lotnicza Rzym — Berlin bez lądowania.

JAPONJA.

W Hamatsu dnia 8 czerwca nastąpiło pięć kolejnych wybuchów. Straty obliczono na około 15 miljonów złotych. Wybuch zniszczył doszczętnie 44 samoloty, ofiar w ludziach 51.

*

Próby klejenia śmigieł z bambusów dały pozytywne rezultaty. Śmigła odpowiadają wszelkim wymaganiom technicznym i wykazują prócz tego dużą elastyczność. Wobec braku na wyspach odpowiedniego materjału przywiązują Japończycy do tej inowacji wielką wagę.

*

Rząd zdecydował wprowadzić szkolenie pilotów rezerwowych wśród młodzieży od 16 — 18 lat.

NIEMCY.

W związku z wiadomością podaną przez pisma niemieckie o nalocie w dniu 24 czerwca rzekomej eskadry nieznanego państwa, zrzucającej ulotki przeciwpaństwowe w Berlinie — zasypują Niemcy Ligę Narodów stosem depesz w sprawie zniesienia ograniczeń zbrojeń powietrznych.

*

Spadochrony „Robur" wyrabiane dotąd prze „Deutsche Falschirm Gesellschaft" będą fabrykowane również w „Luftfarzeug" G. mb. H. Dereluft (Towarzystwo Niemiecko-Rosyjskie) zamknęło swój budżet z deficytem 1737 marek w przeciwieństwie do roku 1931, który przyniósł towarzystwu 18.928 marek zysku.

*

Lufthansa realizuje projekt połączenia pocztowego Afryka — Ameryka Południowa. Linja ta Bathurst — Natal zostanie zapewne uruchomiona w roku 1934.

*

Nowy silnik Junkers — Diesel p. n. Juno 5 przeszedł próby DVUL. Silnik jest kopją zmniejszoną Juno 4 (750 HP) jest również dwutaktowy. Posiada 6 cylindrów umieszczonych w szeregu, chłodzonych wodą. Waga 495 klg., silnik 540 HP. Zużycie paliwa 160 — 170 gramów na HP/g.

Poprzez Atlantyk

Sezon lotniczy nad Atlantykiem północnym już się rozpoczął.

Nad szarą, jednostajną płachtą wodną, pooraną białemi grzywami fal, zawarczały znów propelery, przemknęły cienie samolotów, niosących podniebną drogą uskrzydlonych ludzi.

Pierwszy przeleciał w tym roku por. James Mattern, pokonując Atlantyk, na trasie Nowy Jork — Oslo, w rekordowym locie dookoła kuli ziemskiej.

Wkrótce po nim nad Atlantyk ruszyli Hiszpanie.

Lecieli oni w kierunku przeciwnym trudniejszym, z Europy do Ameryki i to w najszerszym miejscu oceanu, między Sewillą a Kubą. przebywając przeszło 7.200 kilometrów.

Załoga hiszpańska składała się z dwu pilotów wojskowych; kapitana Marjana Barberan y Tros de Harduya, pełniącego funkcję nawigatora, i por. Joachima Collar Serra, który zajmował się pilotowaniem samolotu.

Hiszpanie lecieli na samolocie Breguet, zbudowanym w Hiszpanji według licencji nabytej we Francji. Samolot zaopatrzony był w silnik 650-konny Hispano —Suiza, również wyrobu hiszpańskiego na podstawie licencji.

Nazwany mianem „Cuatro Vientos" (Cztery wiatry), samolot hiszpański posiadał osiem zbiorników benzyny, ogólnej pojemności 5.325 litrów. Największy z nich, umieszczony pomiędzy silnikiem, a siedzeniem pilota, mieścił w sobie 3.900 litrów paliwa. Z pełnem obciążeniem samolot ważył 6.320 kilo.

Rajd ten był w pierwszym rzędzie przedsięwzięciem propagandowem. Miał on na celu nawiązanie ściślejszej łączności z wychodźtwem hiszpańskiem, znajdującem się na Kubie i w Meksyku, z drugiej zaś strony miał wykazać tężyznę i doskonałe przygotowanie lotnictwa hiszpańskiego młodej Republiki.

Barberan i Collar wylecieli z lotniska Tablada pod Sewillą dn. 10 czerwca o godz. 4 m. 15 rano. Nie lecieli po loksodromie z powodu warunków atmosferycznych trasa ich biegła linją łamaną poprzez Maderę i Portorico do Kuby, gdzie mieli wylądować w stolicy wyspy — Hawanie. Nie dociągnęli jednak do celu. Napotkawszy nad Kubą nieprzychylne warunki atmosferyczne osiedli o 560 mniejwięcej kilometrów od Hawany, w miejscowości Camarguey, u weiścia do zatoki meksykańskiej. Lot ich, odbywany przy pięknej pogodzie, w nadwyraz sprzyjających warunkach atmosferycznych, panujących nad Atlantykiem, nazwać można „lotem bez historii". W przeciągu 39 godzin 50 minut Hiszpanie przelecieli 7.200 klm.

Lotnicy zdobyli nagrodę 6.000 dolarów, ufundowaną przez bogatego przemysłowca kubańskiego M. Julio Blanco Herreda za pierwszy przelot na trasie Hiszpanja — Kuba.

Przenocowawszy w Gamarguey lotnicy hiszpańscy wystartowali dn. 13 czerwca po południu do Hawany, dokąd przybyli po trzygodzinnym locie.

Po kilkudniowym pobycie w stolicy Kuby Hiszpanie wylecieli stamtąd, kierując się do Mexico City, stolicy Meksyku, odległej o 1.700 klm.

Nie dotarli jednak do celu.

Po dwudziestu czterech godzinach daremnych oczekiwań władze meksykańskie zarządziły wszczęcie poszukiwań, w których wzięło udział kilka eskadr wojskowych, liczących przeszło 30 samolotów.

Lotników nie znaleziono.

Po kilku dniach do Hiszpanji zaczęły napływać najbardziej sprzeczne wieści o losach bohaterskich lotników.

Jedna z nich donosiła, że lotnicy obaj zginęli, wpadłszy na zbocze górskie, przyczem samolot uległ rozbiciu. Mieli ich znaleźć Indjanie, martwych już, siedzących przy sterach rozbitego samolotu. Wypadek miał się wydarzyć w górach Malinche, w pobliżu wioski indjańskiej Casamamie Rio.

Wkrótce nadeszło zaprzeczenie tej wieści. Nie obaj lotnicy zginęli, a tylko kpt. Barberan. Collar żyje, jest tylko ciężko ranny.

Później depesze doniosły znów co innego — Barberan żyje, jest zdrów zupełnie, nie odniósł najmniejszego szwanku w katastrofie, za to Collar ma złamaną rękę. Stan zdrowia obu lotników miał być zadawalniający.

I wreszcie czwarta wieść — wszystkie dotychczasowe wiadomości o znalezieniu lotników, to bajki. Mimo poszukiwań, wogóle ich nie znaleziono...

Zdenerwowanie w Hiszpanji doszło zenitu. Więc jak jest ostatecznie? Która wieść jest prawdziwa? Żyją czy zabici? Odnaleziono ich czy nie? Społeczeństwo chce wiedzieć co się z nimi stało — najgorsza prawda jest mniej straszna, mniej denerwująca, niż niepewność...

Wzburzenie opinji było tak wielkie, że władze zmuszone były wydać oficjalny komunikat, stwierdzający, że żadna z tych wiadomości, nadesłanych z Meksyku, nie jest jeszcze sprawdzona i losy lotników nie są wiadome...

— — — — — — — — — — —

W najbliższym czasie zapowiedziane jest dokonanie szeregu wspaniałych przelotów przez Atlantyk. Będą to w znacznej części loty, mające na celu pobicie rekordu długości lotu w linji prostej bez lądowania, ustalonego w zimie b. r. przez Anglików kpt. Gayforda i por. Nicholletsa na trasie Londyn — Zatoka Wielorybia w Afryce, a wynoszącego 8.544 klm.



Więc w Nowym Jorku szykują się do lotu przez ocean następujące załogi:

Włoski lotnik gen. de Pinedo przygotowuje lot na trasie Nowy Jork — Buchara w Persji.

Francuzi Codos i Rossi czynią przygotowania do pobicia rekordu długości lotu z Nowego Jorku poprzez Atlantyk i Europę, zamierzając dotrzeć wgłąb Rosji sowieckiej lub, w razie niesprzyjających warunków atmosferycznych na tej trasie, do brzegów Zatoki Perskiej. Lecą oni na samolocie Breguet, nazwanym „Joseph Le Brix", na pamiątkę głośnego pilota francuskiego Józefa Le Brix, który zginął w katastrofie samolotowej w Rosji sowieckiej podczas próby pobicia rekordu szybkości w locie dookoła świata.

Dwaj Litwini kpt. Stefan Darius i Stanisław Girenas szykują się do lotu z Nowego Jorku do Kowna.*)

Miss Roseta Valenti podejmuje lot ponad Atlantykiem z Nowego Jorku do Rzymu.

Tą samą trasą lecieć zamierza Amerykanin Roger Williams, który już raz przeleciał Atlantyk w r. 1929 w towarzystwie pilota Yancey'a, wystartowawszy z Old Orhard w Ameryce, a wylądowawszy w Comillas w Hiszpanji.

Posiadacz rekordu szybkości w locie dookoła świata, Willy Post, podejmuje próbę poprawienia swego rekordu. Lecieć będzie samotnie, tak jak Mattern. Samolot jego wyposażony został w niezwykle precezyjny przyrząd do automatycznego sterowania.

A teraz Europa:

W Paryżu czynią gorączkowe przygodo lotu przez Atlantyk na trasie Istres—Ameryka południowa lotnicy Mermoz, pilot „Tęczy", na której dwukrotnie już przeleciał w roku bieżącym Atlantyk południowy, dalej jego towarzysz w tych lotach Mailloux i Thomassin. Ma to być też próba pobicia rekordu długości lotu.

I wreszcie Mollisonowie, Jimmy i jego małżonka Amy Johnson. Ta para małmałżeńska, po raz pierwszy podejmuje wspólnie dłuższy lot. Zamierzają oni przelecieć następującą trasę: Londyn — Nowy Jork, Nowy Jork — Bagdad i Bagdad — Londyn. Na odcinku Nowy Jork—Bagdad miałby być zaatakowany rekord długości lotu w linji prostej.

Mollisonowie zamierzają więc przelecieć dwukrotnie ponad Atlantykiem północnym, z Anglji do Ameryki i z powrotem do Europy.

Usiłowali oni wystartować na swym samlocie, ochrzczonym mianem „Wilk Morski", dn. 7 czerwca z lotniska Croydon, ale strart nie udał się. Przy nabieraniu szybkości samolot skapotował, przyczem podwozie uległo poważnemu uszkodzeniu. Lotnicy wyszli na szczęście bez szwanku. Samolot jest już naprawiony i „latające małżeństwo" czeka z rozpoczęciem lotu przez Atlantyk tylko na poprawienie się warunków atmosferycznych nad oceanem.

J. W.

*) Jak wiadomo uległi katastrofie.

OBRONA PRZECIWLOTNICZA I PRZECIWGAZOWA

Mjr. Kobielski Ireneusz

Niebezpieczeństwo lotnicze i środki obrony

ARTYLERJA PRZECIWLOTNICZA.

Artylerja przeciwlotnicza jest podstawowym środkiem obrony plot. z ziemi, może ona działać zarówno w dzień jak i w nocy. Sprzęt jej jest zbudowany do strzelania pod dużemi kątami podniesienia (od 0 — 90°) do celów poruszających się z wielką szybkością poziomą, i bardzo zwrotnych. Stąd też działa przeciwlotnicze powinny posiadać następujące cechy charakterystyczne:

1) wielką szybkość początkową i szybkostrzelność;
2) kąt ostrzału poziomego pełny, a pionowego od 0° — 90°;
3) dostateczną ruchliwość taktyczną i strategiczną;
4) łatwość celowania;
5) donośność poziomą przynajmniej 15 — 16 km., a pionową do 8.000 m.;
6) odpowiednio skuteczną amunicję;

Pod względem ruchliwości działa plot. dzielą się na: ruchome, półstałe i stałe.

Sprzęt ruchowy składa się z dział samochodowych lub przyczepkowych o kalibrze około 75 mm. Posiada on dużą ruchliwość taktyczną, to jest odpowiednią szybkość marszową (około 20 km/godz.), zdolność do przebywania gruntowych dróg oraz pozwala na szybkie zajmowanie i opuszczanie stanowiska ogniowego. Zasięg jego na poziomie jest około 11500 m. na pułapie 3000 m. około 8200 m., praktyczny pułap 5000 m. szybkostrzelność 18 — 20 strzałów na minutę, podstawowym pociskiem — granat na rozprysk przy zwalczaniu samolotów i smugowo-zapalający przy ostrzeliwaniu sterowców i balonów.

Sprzęt ruchomy jest najodpowiedniejszym sprzętem do obrony wojsk walczących i terenu przez nie zajmowanego. Sprzęt półstały składa się z dział ustawionych na specjalnych pomostach. Jego cechy charakterystyczne są takie same jak i ruchomego za wyjątkiem ruchliwości taktycznej, której nie posiada prawie wcale, gdyż wymaga około 6 godzin na ustawienie na stanowisku i około 4 godzin na zdjęcie. Z tego też powodu używa się go przedewszystkiem do obrony wnętrza kraju. Na froncie może mieć zastosowanie tylko na odcinkach silnie umocnionych i ustabilizowanych.

Sprzęt stały składa sie z dział nie posiadających żadnej ruchliwości. Używa się go do obrony twierdz, wybrzeży oraz floty.

Pod względem kalibru art. plot. dzieli się na:

1) małokalibrową (37 — 47 mm.);
2) średniego kalibru (około 75 mm.),
3) dużego kalibru (do 105 mm.).

Działa średniego i dużego kalibru są przeznaczone do zwalczania samolotów na wysokościach od 1000 m. w górę, działka małokalibrowe — na wysokościach do 1000 m.

Nowoczesne działa przeciwlotnicze mogą strzelać ogniem bezpośrednim, pośrednim i na słuch.

Skuteczność ognia art. plot. polega na jego działaniu materjalnem i moralnem na lotnika, gdyż nawet jeżeli nie zestrzeli ona samolotu, a tylko uniemożliwi mu swym ogniem wykonania zadania, to i tak w zupełności wywiąże się ze swej roli, gdyż w ten sposób uniknie się skutków napadu. Dowodem tego są dane statystyczne o nalotach niemieckich na Paryż w 1918 r. Według tych danych Niemcy skierowali na Paryż 483 samolotów, z których zaledwie 37 dotarło do celu, a 13 było zestrzelonych, to jest tylko niecałe 9% samolotów mogło wykonać swoje zadanie. Biorąc pod uwagę, że od r 1918 upłynęło już 14 lat, w ciągu których artylerja przeciwlotnicza znacznie została udoskonalona, wobec czego i skuteczność jej ognia w przyszłej wojnie znacznie wzrośnie. Obecne strzelania poligonowe do rękawa dają około 2% trafnych strzałów.

PRZECIWLOTNICZE KARABINY MASZYNOWE.

Wojna światowa dała wiele przykładów napadów samolotów na objekty ziemne z małych wysokości. Nie ulega żadnej wątpliwości, że w przyszłej wojnie podobne wypadki jeszcze częściej będą miały miejsce. Do odparcia samolotów działających z małych wysokości najodpowiedniejszym środkiem są przeciwlotnicze karabiny maszynowe.

Od przeciwlotniczego karabina maszynowego wymaga się następujących właściwości:

1) pełnego kąta obstrzału poziomego, a pionowego od 0° — 90°,
2) wielkiej szybkostrzelności i łatwości celowania,
3) odpowiedniej ruchliwości, aby módz towarzyszyć wojskom walczącym,
4) posiadać skuteczność działania przynajmniej do 1000 m. i jaknajbardziej płaski tor.

Do zwalczania samolotów używa się zwykłych k. m. (posiadanych etatowo przez formacje wojskowe) oraz specjalnych przeciwlotniczych o kalibrze od 12 mm. wzwyż Zwykłe k. m. mają kaliber około 8 mm. i są przystosowane do strzelania przeciwlotniczego przez dodanie specjalnych celowników oraz podstaw, pozwalających im strzelać pod kątami podniesienia do 90°. Skuteczny zasięg ich wynosi około 1000 m. Szybkostrzelność około 500 strzałów na minutę. Są one nadzwyczaj ruchliwe, wskutek czego wszędzie mogą towarzyszyć wojskom walczącym, będąc jednocześnie przydatnemi do strzelania naziemnego.

Specjalne przeciwlotnicze k. m. są zazwyczaj sprzężone po kilka naraz 2—4) wskutek czego uzyskuje się większą gęstość ognia.

Kąt obstrzału poziomego posiadają pełny, pionowego do 90°. Szybkostrzelność do 400 strzałów na minutę. Skuteczny zasięg w zależności od kalibru 3000 — 4000 m.

Ruchliwość taktyczną posiadają małą, wskutek czego nie są odpowiednim sprzętem do obrony wojsk, natomiast nadają się do obrony małych stałych objektów wrażliwych.

Aby zwalczyć przy pomocy k. m. samolot trzeba go trafić w tak zwane części wrażliwe, to jest zespół napędowy, organa sterownicze, pilota (obserwatora) i zbiorniki z materjałami pędnemi. Okoliczności te zmuszają do wprowadzenia dla celów O. pl. specjalnej amunicji przy pomocy której możnaby:

1) zapalić samolot,
2) spowodować wybuch materjałów pędnych w wypadku trafienia w zbiorniki,
3) przebić miejsca opancerzone i uszkodzić silnik,
4) obserwować tor pocisków.

Amunicja k. m. czyniąca zadość powyżej wyszczególnionym warunkom, była znana już podczas wojny światowej; posługiwało się nią lotnictwo do walki w powietrzu.

Specjalna amunicja przeciwlotnicza k. m. składa się z następujących pocisków:

1) smugowych,
2) przeciwpancernych,
3) zapalających.

Pociski te są obok zwykłej amunicji piechoty zataśmowane naprzemian.

Najmniejszą jednostką k. m. plot. używaną do ostrzeliwania samolotów jest drużyna złożona z dwuch k. m. Używa się jej do obrony wojsk walczących, natomiast do obrony stałych objektów winna być grupa k. m. złożona z 4 — 8 sztuk. Drużyny i grupy są zasadniczo nierozdzielne i winny strzelać jednocześnie z jednego stanowiska do tego samego celu.

W dzień k. m. ostrzeliwują cele powietrzne ogniem bezpośrednim, w nocy mogą strzelać do celów oświetlonych przez reflektory lub też na słuch (tylko specjalne k. m. plot.).

Co do skuteczności działania przeciwlotniczych k. m. podczas wojny światowej posiadamy mało statystycznych danych. Wiadomo tylko, że jednostki k. m. bardzo dobrze wyszkolone i posiadające duże doświadczenie, uzyskały doskonałe wyniki, powstrzymując naloty lotnicze w odległości 600 m. od bronionych objektów. Jednostki zaś słabo wyszkolone nie uzyskały prawie żadnych wyników, marnując tylko amunicję.

Według danych amerykańskich z r. 1929 prawdopodobieństwo trafienia z k. m. do samolotu znajdującego się na odległości do 800 m. wynosi od 1% do 2% strzelania próbne do rękawa z 3-ch i 5-cio linjowych przeciwlotniczych k. m.).

(C. d. n.).

Dr. Zdzisław Meliński

Propaganda, jako środek walki i obrony powietrznej

Z pewnością nie było to przypadkowym zbiegiem okoliczności, że podczas wojny światowej jednocześnie z masowem użyciem lotnictwa bombardującego, rozpoczęto na szeroką skalę zrzucanie ulotek propagandowych nie tylko nad linjami nieprzyjaciela lecz głównie nad terenami leżącemi poza frontem, nad większemi miastami i nad ważniejszemi ośrodkami życia państwowego. Zastosowanie propagandy jako środka walki zbiegło się z zastosowaniem gazów bojowych i bomb zapalających oraz kruszących, czterech środków walki, które pomimo zasadniczych różnic posiadają jednakże wiele cech wspólnych. Wszystkie cztery znane od dawna i stosowane od niepamiętnych czasów na inną skalę i pod innemi nazwami, groźne przedewszystkiem przez opanowanie swem działaniem nietyle frontu ile wielkich obszarów pozafrontowych, zamieszkałych przez ludność cywilną, posiadają one wspólną cechę działania na psychikę, nękając i demoralizując wroga, obniżają one zdolność do walki i osłabiają wolę zwycięstwa.

Te wspólne cechy działania zbiegają się w dziwny sposób z charakterystyką wojny, tej wojny, która obejmuje wszystkich obywateli państw wojujących, niezależnie od ich bezpośredniego udziału w akcji bojowej, niezależnie od ich woli i przygotowania do walki. Bezpośrednie działanie bomb zapalających, kruszących i trujących niszczy doraźnie życie ludzki i zasoby materjalne, ich działanie psychiczne na stan moralny wojska i społeczeństwa jest czemś ubocznem, wynikiem nie zawsze obliczalnym aczkolwiek pożądanym.

Natomiast propaganda nie posiada widocznych cech niszczycielskich, działa powoli i znienacka, nikt bowiem nie jest w stanie przewidzieć kiedy i jak ujawni się niszczycielski skutek umiejętnie prowadzonej akcji propagandowej.

Propaganda posiada różne środki działania, rzucanie ulotek z samolotów jako jeden z wojennych jej przejawów, stawia ją w jednym szeregu z innemi środkami bojowemi, stosowanemi przez lotnictwo.

Jest ona jednym z niewielu środków bojowych, które działają już w czasie pokoju i nadwyrężają zdolność obronną oraz rozmach bojowy państwa przeciw któremu zostały użyte. Niemcy nazwali ją wprawdzie czwartą bronią lotnictwa, stawiając ją obok bomb kruszących, zapalających i gazowych, ale wiedzą oni doskonale jak dalece to porównanie należy ograniczyć, znają oni zbyt dobrze jej wartość w czasach pokojowych oraz możliwe przez nią sukcesy.

Obrona przed skutkami wrogiej propagandy, da się porównać z obroną przed działaniem trucizny w organiźmie, powinna ona zatem iść w dwuch kierunkach: przedewszystkiem wyrobienia uczucia pewności i ufności we własne siły obywateli, a następnie uodpornić ich na skutki wrogiej akcji propagandowej przez stałe jej demaskowanie. Oba sposoby walki muszą być stosowane zawczasu jeżeli mają odnieść zamierzony skutek. Wzmożenie propagandy podczas wojny jest konieczne, ale uruchomienie jej i rozwinięcie należy do czasów pokojowych. Im mniej znany i powszechnie zrozumiały bywa przedmiot tem dłużej, tem częściej i obszerniej powinna się nim zajmować właściwie prowadzona propaganda. Najnowszym i najbardziej groźnym, w swej tajemniczej potędze zjawiskiem jest dla szerokich mas ludności wojna lotniczo - gazowa, która jak żaden inny sposób walki, obok fizycznego zniszczenia, niesie demoralizację i szerzy panikę w szerokim promieniu działania nowoczesnego lotnictwa. Niszczycielskie znaczenie, które posiada walka lotniczo-gazowa dla psychiki zagrożonej ludności, poznano już pod koniec wojny światowej i rozwinięto szeroką akcję obronną wśród ludności zamieszkującej obszary objęte jej działaniem. Ale to były dopiero początki. Wraz z powojennym wzrostem techniki lotniczej i gazowej wzrosło wielokrotnie zagrożenie psychiczne kraju i wraz z niem wzmogła się także działalność obrony. Prawie we wszystkich państwach nowoczesnych powstały wielkie organizacje, których specjalnem zadaniem jest przygotować kraj do obrony przed skutkami wojny powietrznej. Techniczne przygotowanie obrony spoczywa prawie wszędzie w rękach państwa. Rola organizacji obrony powietrznej polega w wielkiej mierze na uświadamianiu społeczeństwa, na przeszkoleniu jaknajwiększych mas w zastosowaniu środków obrony, a przedewszystkiem na wytworzeniu u ludności cywilnej uczucia bezpieczeństwa i spokoju, które pozwolą jej przetrwać okres wojny i które uchronią ją przed paniką i załamaniem się podczas ataków nieprzyjacielskich. Wiele będzie w przyszłości zależało od tego czy pokojowa propaganda, już dzisiaj w tym kierunku prowadzona, była należycie uprawiana i czy zdołała ona objąć swem działaniem wszystkie warstwy społeczeństwa w dostatecznej mierze. Widzimy też, że wszystkie organizacje obrony przeciwlotniczo - gazowej, działające w różnych państwach rozwijają w tym kierunku wytężoną działalność. Najlepiej to możemy zauważyć u naszych sąsiadów. W Sowietach, w których propaganda jest jednym z głównych filarów ustroju i rozporządza olbrzymim aparatem państwowym, było rzeczą nietrudną objąć jej działaniem nową dziedziną, jaką jest obrona przeciwlotniczo-gazowa. Fakt, że na terenie Sowietów istnieje prasa wyłącznie rządowa, że wszystkie środki mogące znaleźć zastosowanie w akcji propagandowej są również własnością państwa, w połączeniu z naciskiem władz sprawiają, że ruch obrony objął olbrzymie masy i że uświadomienie doszło do takiego stopnia, jakiego w innych warunkach u mieszkańców Rosji Sowieckiej nie należałoby oczekiwać.

Niemcy, które nie rozporządzały temi środkami, oraz których ludność, zamieszkała na znacznie mniejszym obszarze, stoi na innym szczeblu rozwoju i uświadomienia społecznego, starały się przez jakiś czas prowadzić propagandę obrony powietrznej środkami, które nosiły wiele cech reklamy wielkiego stowarzyszenia społecznego lub wielkiego przedsiębiorstwa. Skutki osiągnięte w ten sposób musiały widocznie nie być zadawalniające skoro zdecydowano się na radykalną zmianę środków i sposobów działania. Utworzono specjalne ministerstwo propagandy, opanowano prasę, organizację obrony przeciwlotniczo - gazowej postawiono pod ścisłą kontrolą władz państwowych i rozszerzono jednocześnie jej zasięg działania. Obecnie każde posunięcie obrony jest szeroko omawiane równocześnie we wszystkich większych pismach codziennych, liczne artykuły informują, przygotowują i uświadamiają **codziennie** miljonowe rzesze czytelników. Radjo, kino i inne środki wyzyskiwane są w podobny sposób.

We Francji, która nie uznaje przymusu, widzimy olbrzymie zainteresowanie sprawami obrony, przejawiające się w artykułach pism codziennych. Najpoczytniejsze pisma francuskie poświęcają stale wiele miejsca sprawom obrony przeciw lotniczo - gazowej, omawiając środki obrony i przeciwdziałając zawczasu panice, przedstawiając niebezpieczeństwo we właściwem świetle starają się oswoić ludność ze skutkami przyszłej wojny lotniczej. Zresztą Francja zna jak nikt inny niebezpieczeństwo wojny powietrznej i jej ludność najmniej jest podatna do paniki przed nieznanem niebezpieczeństwem.

W Polsce akcję obrony przeciwlotniczo - gazowej ludności cywilnej prowadzi LOPP. Zadaniem Ligi jest również przeprowadzenie skutecznej propagandy i przygotowanie ludności na spokojne przyjęcie następstw wojny, prowadzonej nowoczesnemi środkami lotnictwa. L. O. P. P. posiada własne wydawnictwa propagandowe i informacyjne, posiłkuje się radjem, kinem, urządza wystawy i stara się przez prasę dotrzeć do jaknajszerszych warstw społeczeństwa. Środki stojące do jej dyspozycji są to środki wielkiej organizacji społecznej, popieranej przez władze, rozporządzającej środkami materjalnemi ze składek, stale rosnącej liczby członków, którzy rekrutują się ze wszystkich zawodów i stanów. Zaufanie społeczeństwa, przychylne ustosunkowanie się władz, pozwoliły na rozwój, nieosiągnięty w tej dziedzinie przez inne organizacje. Prasa zamieszcza komunikaty Ligi i opisy, służy sprawie LOPP. i przyczynia się poważnie do jej rozwoju.

Jednakże poparcie udzielone przez prasę sprawie LOPP., która jest sprawą przygotowania obrony Państwa jest w dotychczas praktykowanym zakresie bezwzględnie niewystarczające. Porównując olbrzymie znaczenie dzisiejszej prasy, jej pierwszorzędną wartość, jako środka masowej propagandy—z udziałem, jaki prasa polska bierze w akcji przygotowania odporności społeczeństwa i pogotowia obrony przeciwlotniczo - gazowej, widzimy, że rola prasy ogranicza się do popierania LOPP., jako jednej z kilku ważnych organizacyj społecznych. Jest to bezwzględnie zamało. Stwierdziliśmy to poprzednio na przykładach zagranicznych, jak Sowiety i Niemcy, gdzie znaleziono wyjście przymusowe, widzieliśmy,

jak we Francji prasa sama uznaje potrzebę ciągłej, jaknajszerszej akcji propagandowej. Polska nie może stanowić wyjątku pod względem zainteresowania i rozpowszechniania idei obrony przeciwlotniczo - gazowej. Posiadamy aż nadto powodów, które powinne wywołać niemal gorączkową współpracę wszystkich tych czyników, które mogą przyczynić się do uzyskania zamierzonego celu. Celem tym jest powszechne zrozumienie zagrożenia lotniczo - gazowego przy jednoczesnem zbudzeniu uczucia pewności i ufności, że posiadamy wszystkie środki do jego odparcia. Celem jest więc pobudzenie *całego społeczeństwa* do współpracy z LOPP., aby w ten sposób zabezpieczyć Państwu najważniejszy czynik zwycięstwa: wiarę obywateli we własne siły. Do tego trzeba współpracy *całej prasy* w zakresie nieznanym dotąd na innym terenie społecznym. Obrona przeciwlotniczo - gazowa nie jest w Polsce popularnym tematem pism codziennych, któreby przez częste artykuły spełniały tak ważną rolę uświadomienia i przygotowania ludności cywilnej. A tylko ten sposób propagandy prowadzonej stale i masowo w jednym kierunku może wydać należyty skutek, tak u nas pożądany. W naszych warunkach stała i ścisła współpraca całej prasy z LOPP. jest koniecznością państwową. *Współpraca polegałaby na podawaniu kierunku i informacji przez LOPP., a sprawą prasy wszystkich odcieni byłoby stałe ich podawanie czytelnikom w odpowiedniej formie. Głównym warunkiem jest stałe, obszerne i popularne podawanie wiadomości obrony, kierując się wskazówkami, pochodzącemi z miarodajnego źródła.* Propaganda prowadzona w ten sposób, spełni bezwątpienia swe zadanie i przyczyni się w wysokim stopniu do podniesienia siły obronnej społeczeństwa. Jeżeli LOPP. rozszerzy swój wpływ i zdoła wpłynąć na przeprowadzenie tej akcji propagandowej spełni wówczas jedno ze swych najważniejszych zadań obrony Państwa.

Por. Filleborn Włodzimierz

Odkażanie plam gazów bojowych parzących

ROZDZIAŁ V.
PRZEPROWADZENIE ODKAŻANIA.

Praca odkażania jak wspomniałem już kilkakrotnie nie należy do łatwych, jest ona ciężką, żmudną i nad wyraz odpowiedzialną.

Dlatego też oparta być musi ona na dokładnie i każdorazowo odpowiednio do warunków, opracowanym przez odpowiednich dowódców lub kierowników opegaz miast i osiedli — planie odkażania.

Opracowanie planu takiego poprzedzone być winno przeprowadzonym rozpoznaniem terenów skażonych lub o skażenie podejrzanych.

Na zasadzie meldunków posterunków obserwacyjno-meldunkowych O. P. L. i O. P. Gaz., oraz na zasadzie całokształtu doniesień i spostrzeżeń w czasie napadu lotniczo-gazowego — dowódca O. P. L. i O. P. Gaz. miasta musi w odpowiednie miejsca i rejony miasta (osiedla) wysłać swe organy rozpoznania chemicznego, któreby teren skażony dokładnie rozpoznały i oznaczyły.

Omawianiem samej techniki rozpoznania nie będę się tu obszernie zajmował, gdyż stanowi ono zupełnie samodzielnie temat. Wspomnę tylko, że rozpoznanie chemiczne w obrębie wielkich miast i osiedli napotyka na ogromne trudności, jest niezmiernie uciążliwe, a musi być przeprowadzone bardzo drobiazgowo i to przez ludzi specjalnie w tym celu szkolonych. Członek rozpoznania chemicznego, to nie tylko jak w drużynie odkażającej osobnik obeznany z gazami bojowemi i ich niszczeniem. To przedewszystkiem człowiek doskonale wyszkolony w opegaz. w pirotechnice, w działaniu bomb i pocisków gazowych oraz innych, znających ich rozpryski i umiejący poznawać po resztkach pocisków i bomb ich kaliber, wagę, i jakość, to osobnik obdarzony bardzo czułem powonieniem, doskonałym zwrokiem, spostrzegawczy i szybko orjentujący się, oraz umiejący wyciągać wnioski z narzuconych mu przez warunki napadu lotniczego faktów.

O ile odnalezienie i rozpoznanie plamy chemicznej (np. iperytowej) w terenie otwartym, przy dobrem wyszkoleniu wywiadowcy chemicznego nie przedstawia zbyt wielkich trudności, o tyle w mieście stanowiącym labirynt ulic, uliczek, zabudowań, podwórz i t. p. odnalezienie plamy i oznaczenie jej zasięgu nie tylko na samej jezdni, chodnikach, lecz i na murach domów wzwyż, przy zmienności wiejących wiatrów, kurzu, pyle, błocie i ruchu ulicznym, zaliczyć trzeba do bardzo trudnych.

Zasadniczo praca rozpoznania chemicznego odbywa się jak następuje:

Wywiadowca w pełnym ubraniu ochronnem, w masce w pogotowiu, idąc za wskazówkami danemi mu przez dowódcę O. P. L. i O. P. Gaz. oraz za wskazówkami meldunków meteorologicznych i posterunków obserwacyjno - meldunkowych posuwa się wolno i ostrożnie w kierunku prawdopodobnej plamy, zwracając uwagę na zapachy, leje, widoczne plamy cieczy różnorodnych w terenie, zmianę barw roślinności i t. p.



Stwierdziwszy zapach lub ślad gazu bojowego parzącego w jednem miejscu obchodzi odcinek skażony, w jego mniemaniu, tak długo, dopóki według zapachu lub innych sposobów nie określi jego prawdopodobnego zasięgu. Następnie stara się odnaleźć lej i części skorup bomb, które dorywczo bada stwierdzając jakość użytego gazu bojowego. Według rozmiarów leja, kalibru bomby lub pocisku (patrz rozdz. I niniejszego artykułu) określa prawdopodobny zasięg plamy chemicznej.

Po otrzymaniu meldunku od rozpoznania chemicznego dowódca O. P. L. i O. P. Gaz. — wydając polecenie do odkażania dowódcy oddziału odkażającego winien mu przedstawić całokształt meldunków rozpoznania chemicznego wraz z dokładnym planem rozmieszczenia odnalezionych plam w terenie. Na podstawie tych danych dowódca oddziału odkażającego winien ułożyć plan odkażania, biorąc pod uwagę następujące dane:

a) jak wielkie tereny ma odkazić,
b) jak je ma odkażać i czem,
c) w jakiej kolejności ma odkażać,
d) czas potrzebny do odkażania,
e) ilość ludzi i materjału potrzebna do odkażania,
f) sprzęt potrzebny do odkażania,
g) sposoby zaopatrzenia i dostarczenie odkażalników.

Dopiero po ułożeniu tego planu dowódca oddziałów odkażających wydaje definitywne rozporządzenia swym drużynom lub specjalnym oddziałom odkażającym, do rozpoczęcia pracy odkażania.

(C. d. n.)

Ciekawy pokaz w Krośniewicach

W celu zapoznania szerszego ogółu z działalnością Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej Zarząd Koła Kolejowego L. O. P. P. Nr. 59 urządził w Krośniewicach dnia 14 maja r. b. ciekawy pokaz. Mianowicie w godzinach popołudniowych upozorowanie napadu gazowego na miasto przy udziale 3-ch samolotów, akcja ratownicza Straży Pożarnej miejsk. i akcja drużnyn odkażającej, przemówienie propagandowe w rynku i przemarsz przez miasto oddziałów: Zw. Rezerwistów, Zw. Strzel., Straży Pożar. miejskiej i kolejowej w maskach przeciwgazowych, zaś popołudniu bieg uliczny z bronią, walka gazowa oddziałów Zw. Rez. i Zw. Strzel. pod osłoną dymów przesłaniających, marsz w maskach przeciwgazowych (zawody na trasie 1500 mtr.), a wieczorem w sali kinoteatru „Polonja" odczyt z dziedziny OPG i OPL. oraz film z działalności L.O.P.P.

Nadto dnia 21.V. r. b. odbyło się na stacji Krośniewice Miasto poświęcenie i przekazanie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie wąskotorowego wagonu szkolnego obrony przeciwgazowej, wybudowanego z funduszów Dyrekcyjnego Komitetu Kolejowego LOPP. w Warszawie.

„Skrzydlata Polska"

(dawniej „Młody Lotnik"). Wydawnictwo Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

W działalności propagandowej LOPP., omówionej w jubileuszowym zeszycie „Lotu Polskiego", poważną rolę odegrało także drugie czasopismo Ligi, t. j. „Skrzydlata Polska" („Młody Lotnik"), które w bieżącym roku rozpoczęło 10-ty rok egzystencji, jako wydawnictwo Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

Korzystając z łaskawie nadesłanego nam przez Wydawcę materjału, zamieszczamy poniżej ciekawy rys historyczny pisma i życzymu bratniemu organowi w jego jubileuszowym roku „Długich lat".

REDAKCJA LOTU POLSKIEGO.

Dzieje „Skrzydlatej Polski" będące dziś organem klubów lotniczych, związane są ściśle z działalnością Komitetu Stołecznego L. O. P. P. w dziedzinie popierania prac lotniczych młodzieży i stanowią typowy przykład wpływu Ligi na kształtowanie się lotnictwa polskiego.

We wrześniu 1924 roku 18-letni student prawa, p. Jerzy Osiński, zakłada pismo lotnicze „Młody Lotnik", wydając je jako własny organ pod patronatem Związku Lotniczego Młodzieży. Pismo stawia sobie za cel propagandę i popularyzację lotnictwa wśród młodzieży. Wychodzi pierwszy, drugi, trzeci numer „Młodego Lotnika". Wydawnictwo zaczyna budzić wszędzie zainteresowanie, ale finanse młodego redaktora-wydawcy i popierającego go Związku wyczerpują się. Komitet Stołeczny przychodzi pismu z pomocą udzielając mu subsydjum. Dzięki temu wychodzi dalsze sześć numerów. „Młody Lotnik" przetrwał rok. Młodzież popiera swój organ. Chętnie go czytuje, a jeszcze chętniej wypowiada na jego łamach swoje myśli. „Młody Lotnik" staje się organem młodzieży lotniczej.

Widząc pożyteczną działalność Redakcji, Komitet Stołeczny L. O. P. P. (który już przedtem udzielił pismu swego lokalu) przejmuje wydawnictwo na własność i zapewnia mu dostatni budżet. Z ramienia Komitetu opiekę nad Redakcją obejmuje p. prof. Cz. Witoszyński, który wspólnie z członkami prezydjum, pp.: sędzią Falkiewiczem, radcą Floryanowiczem i inż. Rudzińskim, patronuje całej bujnie podówczas rozwijającej się pracy lotniczej młodzieży.

Jako wydawnictwo Komitetu Stołecznego, „Młody Lotnik" staje się pismem lotniczem dla młodzieży, ale jednocześnie nie przestaje być jej organem. Łamy pisma zasilają w pierwszym rzędzie starsi studenci Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej, dzisiejsi inżynierowie: Drzewiecki, Grzeszczyk, Troniewski, Falkiewicz, Wędrychowski, Rogalski, Kwaśniak, Prauss, Karpiński i wielu innych.

Współpraca młodzieży na terenie pisma dała bardzo dobre wyniki. W „Młodym Lotniku" Liga zyskała łącznika między nią a młodzieżą, łącznika bardzo żywego. Przez młodzież akademicką pracującą w Redakcji, Komitet Stołeczny mógł znacznie skuteczniej oddziaływać na masy młodzieży szkół średnich. Z drugiej strony młodzież mogła o wiele łatwiej przez swój organ i swoich starszych kolegów docierać do Ligi, by tam znaleźć zaspokojenie swych potrzeb.

Działalność Redakcji „Młodego Lotnika" nie ograniczała się do zadań informacyjnych, jakie ma przed sobą pismo. Redakcja zajmuje się także organizowaniem młodzieży. Przy wydawnictwie tworzą się „Kluby młodych lotników", na łamach pisma prowadzony jest dział porad, w „Kąciku młodych lotników" czytelnicy mogą się wzajemnie poznawać i wypowiadać swoje myśli.

Ponieważ „Młody Lotnik" obejmuje wkrótce teren całej Polski, Komitet Stołeczny na życzenie Zarządu Głównego Ligi zmienia w roku 1926 firmę wydawcy. Pozostając nadal faktycznem wydawnictwem jedynie Komitetu Stołecznego, „Młody Lotnik" wychodzi od tego czasu jako organ dla młodziżey — całej L. O. P. P. Prowincjonalne komitety wojewódzkie chętnie popierają pismo. Zyskuje ono również bardzo przychylną opinję Ministerstwa Wyznań i Oświecenia, dzięki czemu prenumerowane jest przez wszystkie szkoły, zarówno średnie jak i powszechne i zawodowe. W r. 1926/27 „Młody Lotnik" rozchodzi się w nakładzie, wahającym się od 9 do 12 tys. egzemplarzy.

W roku 1927, gdy młodzież, pobudzona przez konkursy awionetek L. O. P. P. zaczyna myśleć o nauce pilotażu, Redakcja „Młodego Lotnika", grupując



P. Jerzy Osiński, redaktor „Skrzydlatej Polski".

przy sobie poważny zastęp akademików-miłośników lotnictwa, występuje z inicjatywą zorganizowania pierwszego w Polsce klubu lotniczego. Tak to w końcu roku 1927 powstał w Warszawie pierwszy Aeroklub Akademicki, któremu przewodził „Młody Lotnik" dając mu swój lokal i pomoc biurową.

Od tego czasu „Młody Lotnik" zajmuje się przedewszystkiem lotnictwem sportowem. Ścisła współpraca redaktora pisma, p. Osińskiego, z areroklubami i udział w ich zarządach sprawia, że „Młody Lotnik" staje się wkrótce organem areklubów akademickich. W roku 1929 wszystkie kluby lotnicze (także i nieakademickie) uznają „Młodego Lotnika" za swój organ oficjalny.

Stawszy się organem aeroklubów, „Młody Lotnik" traci dotychczasowy charakter pisma dla młodzieży. Idzie on teraz z grupą starszych studentów ku dalszym celom — staje się promotorem sportu lotniczego. Chociaż ta przemiana odbywa się ze stratą terenu szkolnego, na którym Lidze bardzo zależy, Komitet Stołeczny godzi się na tę zmianę, widząc, ile korzyści z pisma czerpie niezwykle pomyślnie rozwijające się od roku 1928 lotnictwo sportowe.

W roku 1930, kiedy aerokluby akademickie tracą swój studencki chrakter, „M.ody Lotnik" zmienia nazwę na „Skrzydlata Polska". Do „Skrzydlatej Polski" włączony zostaje w roku 1930 wychodzący na Śląsku miesięcznik „Pilot", a w roku następnym, 1931 — „Sport Motorowy" (dawny „Lotnik"), wydawany w Poznaniu przez grupę członków b. Związku Lotników Polskich. Dzięki temu, wydawnictwo Komitetu Stołecznego L. O. P. P. stało się jedynym w Polsce miesięcznikiem całkowicie lotniczym, służącym głównie lotnictwu sportowemu.

Dla zapewnienia pewnego wpływu na kierunek pisma przedstawicielom lotnictwa sportowego, Komitet Stołeczny L. O . P. P. utworzył na początku bieżącego roku doradczy organ Redaktora—Radę Redakcyjną, do której zaproszeni zostali pp.: Radca R. Adamowicz, inż. S Grzeszczyk, kpt. dr. T. Halewski, inż. L. E. Kwaśniak, ppłk. dypl. B. J. Kwieciński, prof. S. Łukasiewicz, kpt. J. Meissner, inż. St. P. Prauss, prof. T. Pruszkowski, inż. S. Rogalski, prezes J. Rudowski, kpt. S. Skarzyński, inż. J. Wędrychowski, prof. C. Witoszyński, oraz prezes Komitetu Stołecznego, radca S. Floryanowicz.

„Skrzydlata Polska" ma już dziś swoje miejsce w lotnictwie, stanowiąc jedną z czołowych placówek lotniczych L. O. P P.

Pismo zmierza śmiało ku samowystarczalnosoi finansowej.



W czasie od 4.V. — 3.VI. b. r. odbył się w Warszawie kurs instruktorów OPLG I kategorji zorganizowany przez Zarząd Główny LOPP. dla referentów władz administracji ogólnej i kandydatów na instruktorów powiatowych. Fotografja przedstawia zakończenie kursu i rozdanie świadectw przez delegata M. S. Wojsk przy Zarządzie Gł. LOPP. ppłk. dypl. Jasińskiego w obecności insp. gł. oplg. kpt. Marynowskiego i kierownika kursu por. Zielińskiego.

Ś. p. GENERAŁ ADAM MAKOWIECKI



Ś. p. Adam Makowiecki pochodził z rodziny ziemiańskiej, osiadłej na Białorusi. Urodzony w r. 1868 wcześnie stracił ojca bo już w 5-tym roku życia. Matka, nie będąc w stanie zająć się wychowaniem dzieci, umieściła synów w korpusie kadetów w Pskowie.

Po ukończeniu szkoły oficerskiej w Petersburgu był przydzielony do strzelców Turkiestańskich w Taszkiencie. W tym zapadłym zakątku, zdala od świata cywilizowanego spędził prawie ćwierć wieku. Na szczęście nie był sam, znalazł sporą kolonję rodaków, z którymi utrzymywał zawsze serdeczne stosunki. W swojem życiu prywatnem i w rodzinie zawsze pamiętał, iż jest przedewszystkiem polakiem, choć nieraz narażało Go to na wielkie przykrości ze strony zwierzchników.

Wojnę światową spędził na froncie. Ciężko ranny w stos pacierzowy musiał opuścić szeregi walczących w chwili kiedy inni, szczęśliwsi od niego mogli przejść do formujących się oddziałów wojska polskiego. Choroba na dłuższy czas przykuła ś. p. Makowieckiego do łóżka, a gdy mógł nareszcie się podnieść, został uwięziony, a następnie internowany koło Samary nad Wołgą.

Gdy po długich staraniach powrócił do kraju, nie mógł już z powodu wieku i zdrowia należeć do szeregów czynnego wojska.

Był to dla niego cios wielki, nie zniechęcił Go jednak, żelazna wola i wielka siła ducha przemogły, nie opuścił rąk i w inny sposób zaczął pracować dla swojej Ojczyzny.

Na skromnym stanowisku w biurze Głównego Zarządu LOPP. oddał wszystkie swe siły i serce tej instytucji, a przez nią Polsce.

Cześć Jego pamięci.

Obywatelski czyn podoficerów

Jak wiadomo w 1934 r. Polska organizuje Europejski Lot Okrężny, czyli t. zw. Challenge. Powołany po tragicznej śmierci zwycięzców Centralny Komitet Fundacji ku czci ś. p. kpt. Żwirki i ś. p. inż. Wigury, którego zadaniem jest zbieranie funduszów potrzebnych na zakup samolotów od szeregu miesięcy zwraca się do wszystkich, którym nie jest obojętny rozwój polskiego lotnictwa z prośbą o składanie ofiar na rzecz Komitetu Fundacji.

Apel ten nie pozostał bez echa; oprócz datków, płynących z całego kraju wprost na konto Komitetu, szereg instytucyj zdecydowało fundować samoloty.

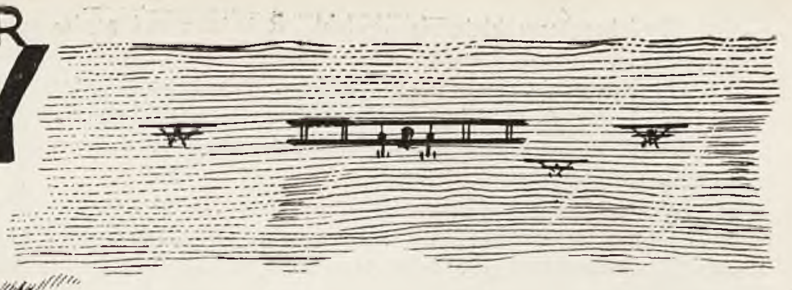
Ostatnio odbył się w Warszawie w dniu 2 lipca r. b. Zjazd Delegatów Podoficerów ze wszystkich garnizonów Państwa, który na skutek inicjatywy grupy podoficerów garnizonu warszawskiego uchwalił opodatkowanie się podoficerów po 6 zł. od osoby na zakup 2 samolotów challengeo'wych.

Ofiarny czyn korpusu podoficerskiego sprawił, że już 1 sierpnia r. b. wpłyną pokaźne sumy na rzecz Fundacji. Fakt powyższy świadczy, że mimo borykania się z kryzysem, hasła realizacji wielkich czynów zawsze znajdą należyte zrozumienie w społeczeństwie, pozwala sądzić, iż za przykładem korpusu podoficerskiego pójdą inne zrzeszenia i instytucje.

Janusz Maissner

LATAJĄCY DJABEŁ





Dziewiętnasta myśliwska? Ostatnio stała w Dzieduszycach — powiedział po namyśle starannie wygolony rotmistrz zamykając z trzaskiem papierośnicę. — Musi tam chyba znajdować się i teraz. Czwarta stacja stąd. Pan pierwszy raz?

Powierski nie zrozumiał.

— Pierwszy raz — co, panie rotmistrzu?

— Czy pan pierwszy raz jedzie na front?

— Pierwszy raz, jako pilot. Przed tygodniem skończyłem szkołę.

— Odrazu widać — uśmiechnął się tamten.

Podchorąży nie wiedział, po czem on to poznaje, ale nie dopytywał się. Rotmistrz nie wywarł na nim sympatycznego wrażenia.

Mimo tej powściągliwości towarzysza podróży, kawalerzysta mówił dalej.

Znam dowódcę dziewiętnastej eskadry, kapitana Korrodziejowskiego i szefa pilotów, Krzepicha. Wie pan, tego. co wszystkim mówi „ty".

— Ja znam ich tylko ze słyszenia....

— Krzepich z rosyjskiej awiacji. Co za pilot! Znała go cała armja carska. Niemcy nazywali go Fliegender Teufel.

— Wiem, że jest jednym z najlepszych pilotów.

— I jednym z największych pochłaniaczy alkoholu: co ten człowiek może wypić! Wy, lotnicy wszyscy pijecie...

Podchorąży poprawił się na ławce.

— Nie wszyscy — powiedział wolno. — Znam wielu takich, którzy nie piją wcale.

— A pan?

— Cóż ja, panie rotmistrzu? Ja przecież dopiero od paru dni jestem pilotem.

— Krzepich pana wydoskonali także i we władaniu kieliszkiem.

Powierski nie odpowiedział. Chciało mu się spać a gadatliwy rotmistrz nie dawał mu spokoju. Pociąg wlókł się przez ciemną noc, zachlapaną smutnie bębniącym desezczem. W przedziale było ciasno i niewygodnie, a przytem zimno, bo przez nieszczelnie, dzwoniące szyby wpadał chłodny, przesiąkły dymem wiatr jesienny.

Zazgrzytały hamulce. Za oknami mętnie błysły żółte latarnie i pociąg zwolnił. Stalowe ramiona zwrotnic pchnęły go na lewo, na prawo. Podawały sobie długi szereg wagonów klekoczących na spojeniach szyn, jakby nie wiedząc, gdzie go przerzucić. Wtem jęknęły zderzaki i koła zduszone w kleszczach Westinghausów przestały się obracać.

— Bie-le-jewo!

Trzasnęły drzwi, ktoś zaklął na korytarzu, po żwirowym peronie zachrobotały czyjeś szybkie kroki.

— Bie-le-jewo!

Ciężko dyszał parowóz.

— Za godzinę będą Dzieduszyce — powiedział rotmistrz. — Lotnisko jest za miastem, po drugiej stronie rzeki. Niech pan pozdrowi odemnie Korrodziejowskiego i Krzepicha. Będę tam u was w najbliższych dniach. Pamięta pan moje nazwisko?

— Pamiętam — bąknął Powierski, choć nie dosłyszał, kiedy przedstawiali się sobie.

— Ostatni raz widziałem Michała w Warszawie — zaczął znów oficer, gdy ruszyli dalej. — Były właśnie jego imieniny. Pił naturalnie jak smok i już ledwie się na nogach trzymał. — Zalałeś się stary — mówię do niego, kiedy już świtało i zwiedziliśmy wszystkiej knajpy. — Chodź teraz spać. — Ale on uparł się pić dalej.

— Człowiek jest wtedy dopiero pijany, kiedy go dwuch innych prowadzi pod ręce, a trzeci mu nogi przestawia — oświadczył. — Skądże weźmiemy takich trzech pomocników, gdy wreszcie będziesz miał dosyć? — pytam. — Phi, jak się nikt nie znajdzie, to sami wrócimy. A jak nam nogi nie będą funkcjonowały, to pójdziemy na brwiach.

— Na czem? — zdziwił się Powierski.

— Na brwiach! Dobre, co?

Podchorąży uśmiechnął się blado.

— Czy można długo latać, jeżeli się pije tak wiele? — rzucił w przestrzeń pytanie.

— I jak jeszcze latać! — zapalił się rotmistrz. — Ja się na tem nie znam co prawda, ale nie widziałem nigdy przedtem coś podobnego. Niech pan posłucha: pojechaliśmy po tych imieninach na lotnisko do kasyna. Tam się zaczęło od początku i nie umiałbym obliczyć, ile Krzepich wtedy wypił. Musiało być tego niesłychanie dużo, bo wkońcu omal się nie przewrócił. Wtedy jego przyjaciele-lotnicy spostrzegli, że źle jest z Michałem. — Trzeba go wsadzić na samolot, bo na ziemi jeszcze się zabije — zdecydowali, i nie zważając na moje protesty, pojechali z nim do hangaru. Szaleństwo, co? Był prawie nieprzytomny, kiedy startował. Wzniósł się do góry i zaczął pokazywać sztuki. Patrząc, jak bawi się w berka ze śmiercią, wytrzeźwieliśmy prędko. Panie, co ten człowiek wyrabiał! Spadał w dół, jak kamień i dopiero nad samą ziemią podrywał się nagle, aby zaraz wywinąć kozła tuż nad nami, tak, że wdzieliśmy wyraźnie jego postać odwróconą przez chwilę głową nadół; leciał prosto na hangary i przeskakiwał je w chwili, kiedy zamykałem oczy, aby nie widzieć, jak pogruchocze samolot o ścianę; zataczał koła, omal nie zaczepiając skrzydłem o ziemię; potem poleciał nad miasto i zaczął robić ósemki między wieżami kościołów! Myśli pan, że uszkodził maszynę przy lądowaniu? Gdzie tam! Zatrzymał się gładko tuż u otwartych wrót hangaru i — wysiadł trzeźwy. Podobno pił jeszcze przez dwa dni bez przerwy...

Podchorążemu kleją się powieki. Rotmistrz ćmi papierosy i gada.

— Nie, panie. Picie nie przeszkadza mu w lataniu. Zwierzył mi się raz, że musi być trzeźwy tylko wówczas, kiedy ma strzelać. Po kilku kieliszkach często chybia, choć jest dobrym strzelcem.

Rytmicznie klekocą koła. O szyby siąpi drobny deszcz. Ktoś chrapie, zawinąwszy się z głową w zniszczony płaszcz żołnierski. Jednostajny głos rotmistrza tylko od czasu do czasu przenika przez półsen drzemiącego chłopca, niepokojąc jego zanikającą świadomość.

— ...półtora litra konjaku. I nawet mu się język nie plątał.

— Uhm — mruczy Powierski potakująco.

— Tak, tak, tak — zgodnie przyświadczają koła wagonu. — Tak, tak, tak.

Rząd butelek maszeruje przy tej niesłychanie jednostajnej melodji. Za niemi idą kieliszki, czwórkami zachodząc na skrętach pod prostym kątem. Jedna czwórka pełna, jedna pusta,je, jedna pełna, jedna pusta...

— Dzie-du-szyce! Dzie-du-szyce!

— Pan wysiada, panie podchorąży.

Ciemno i cicho. Ktoś tarmosi Powierskiego za ramię.

— Dzie-du-szyce!

Trzaskają drzwi wagonu.

* * *

Porucznik Krzepich bynajmniej nie wyglądał na „pochłaniacza alkoholu", a jeszcze mniej na sławnego pilota, jeżeli klasyczna postać pilota miałaby odpowiadać wyobraźni Zygmunta Powierskiego. Podchorąży przygotowany był na to, że zobaczy rosłego, przystojnego mężczyznę o energicznej twarzy i orlim spojrzeniu. Później, pod wpływem opowiadań przygodnie spotkanego rotmisrtza, nastroił się na widok zapijaczonego indywiduum o przekrwawionych oczach i czerwonym nosie. Tymczasem Krzepich okazał się z wyglądu człowiekiem dobrodusznym i raczej zabawnym. Był niskiego wzrostu i dobrej tuszy. Jego rumiana, okrągła twarz tryskała zdrowiem i wesołością, a łysina przeświecająca z pod rzadkich włosów nad czołem wcale nie dodawała mu marsowego i romantycznego wyglądu „rycerza przestworzy", o jakim marzą zwolenniczki lotników.

Zameldowawszy się u dowódcy eskadry, Powierski z kolei złożył wizytę szefowi pilotów. Zastał go w łóżku, zagrzebanego pod stosem der i koców, i chciał się już cofnąć, gdy Krzepich wytknął głowę na świat boży.

— Do mnie? — spytał krótko.

Powierski wyjawił cel swego przybycia.

— Bardzo dobrze. Siadaj. Ja zaraz będę gotów. Papierosa?

— Dziękuje.

— Dobry tytoń: nie jest zły. Pal.

Ubierał się szybko, nic sobie nie robiąc z obecności gościa. Mówił mu odrazu „ty", jakby się znali oddawna.

— Ładna pogoda: nie jest brzydka — stwierdził, wyjrzawszy oknem. — Byłeś u dowódcy?

— Tak jest.

— Nie wiele mamy roboty, ale mówią, że nareszcie się teraz zacznie. Bolszewicy ściągają tu jakieś eskadry.

— To dobrze — ucieszył się Powierski.

— Nie jest źle. Tymczasem nauczysz się latać.

— Przecież ja umiem latać, panie poruczniku. Skończyłem szkołę...

— I za dziesięć miesięcy będzie rok, jak siadłeś do maszyny, tak?

Podchorąży zaczerwienił się i umilkł.



— Jeżeli naprawdę będziemy mieli walki w powietrzu — gadał dalej Krzepich, — to frycowe może kosztować cię zbyt drogo. Zresztą zaraz zobaczymy.

Ktoś zapukał do okna.

— Dobrze, dobrze — zawołał porucznik. — To Czerny i Worman. Znasz ich?

— Nie.

— Chodźmy, to was zaznajomię.

Wyszli przed dom i wraz z dwoma oczekującymi ich oficerami skierowali się ku polowym hangarom, gdzie Powierski został przedstawiony reszcie pilotów. Tymczasem nadszedł kapitan Korrodziejewski i wydał zarządzenia: dwie maszyny na patrol wzdłuż linji frontu, dwie w pogotowiu. Porucznik Czerny — do dyspozycji dowódcy dywizji.

— A ty — zwrócił się do Krzepicha — zajmiesz się pewnie podchorążym?

— Tak. Przerobimy walkę.

— Spotkamy się na obiedzie. Jadę do Szefostwa, żeby dowiedzieć się, co słychać... wiesz?

— O tych bolszewickich eskadrach? Obiecują nam je od miesiąca.

— Telefonowali dziś po mnie.

Skinął im ręką i odszedł.

Krzepich kazał wyciągnąć maszyny.

— Latałeś ma tem? — spytał.

Powierski spojrzał na krępe sylwetki Spadów.

— Latałem. Ale nie przerabialiśmy walki, tylko akrobację: nie było czasu.

— Nic nie szkodzi. Zrobimy najpierw mały wykład.

Zaczął tłomaczyć, jak trzeba podejść do ataku, jak zaskoczyć przeciwnika z góry lub z pod ogona, jak skryć się między nim a słońcem i potem nagle, jedną serją strzałów na bliską metę, skończyć. Pokazywał gonitwę i zwroty obu dłońmi, mającemi przedstawiać dwie maszyny. Jak wywinąć się z pod obstrzału przerzutem przez skrzydło i jak zacieśnić łuk skrętu, by znaleźć się za plecami nieprzyjaciela.

— A teraz — zakończył, zobaczymy, jak to będzie wyglądało w powietrzu. Łatwa rzecz: nie jest trudna, tylko trzeba mieć głowę na karku.

Powierski uśmiechnął się. Ten zabawny pilot, z przejęciem demonstrujący walkę powietrzną pulchnemi dłońmi przed jego nosem, wydał mu się nieco zarozumiały. Ostatecznie — zwycięstwo jednego z przeciwników jest bodaj w części dziełem przypadku lub szczęścia. Kogo łaskawy los postawi w lepszej sytuacji na początku spotkania, ten ma wszelkie szanse wygranej. Nie chciało mu się wierzyć, żeby przy wytężonej uwadze i w korzystnych okolicznościach miał tak łatwo uledz Krzepichowi.

Siedł za sterem i wystartował pierwszy. Szef pilotów czekał. Dopiero kiedy podchorąży osiągnął 1000 metrów, ruszył do startu i w długo trzymanej świecy wziął odrazu dwie setki. a potem, chodząc z wiatrem i pod wiatr, wznosił się coraz wyżej, czekając natarcia.

Powierski widział jego maszynę pod sobą, a kiedy różnica wysokości między nimi zmalała do 250-ciu metrów, korzystając z zachodnego kierunku lotu porucznika, nacisnął ster i rzucił się za nim z góry po linji słonecznych promieni.

Przez krótką chwilę zdawało mu się, że już pierwszym razem będzie miał cel na odległości skutecznego ognia. Ale nie doceniał Latającego Djabła: jego samolot nagłym skrętem dźwignął się w górę przez lewe skrzydło, a Spad Powierskiego minął go, skręcając o pół sekundy za późno. Teraz trzeba było gonić wymykającego się w lewo przeciwnika, dopóki jeszcze był niżej. Zygmunt położył ster na burtę i ściągnął. Skrzydła drgnęły z wysiłku. Ziemia, niby wielka szaro-zielona tarcza, umieszczona na niewidzialnej osi, zaczęły krążyć między ścięgnami, rozśpiewanemi pędem. Coraz prędzej obracał się kołowrót długich zagonów, coraz zacieklej goniły za niemi płowe strzechy wsi i — jak naciągnięta przez środek struna — odwracała się biała linja szosy między lasem a folwarkiem.

Mimo to, Krzepich był coraz dalej. Najpierw zaledwie o kilka stopni w lewo, potem o kilkanaście, a wreszcie — pod kątem prostym. Nie sposób było utrzymać nadal maszynę w tak ostrym wirażu, a przecież on musiał skręcać ostrzej jeszcze.

Wtem wyhynął w górę, przewalił się na plecy i dał nura pod samolot Powierskiego. Naprózno podchorąży szukał go wzrokiem: stary gracz, Latający Djabeł, mając do czynienia z jednym tylko, niedoświadczonym przeciwnikiem, trzymał się spodu kadłuba jego maszyny tuż za sterami. Z odległości nie większej ponad kilka lub kilkanaście metrów mógłby go roznieść kulami w strzępy.

Puścił go wreszcie, by rozpocząć ćwiczenie od początku. I znowu w chwili, kiedy na siatkę kolimatora Powierskiego miała wypłynąć sylwetka atakowanego Spada, nagły przerzut renversement zmienił napastnika w ściganego. Nie pomogła szybka ucieczka, a próby przejścia do natarcia tylko pogorszyły sytuację: Krzepich powtarzał każdy manewr młodego pilota i nieustannie siedział mu na karku, sam ani na chwilę nie wchodząc pod obstrzał jego karabinów. Dopiero po kilku minutach pozwolił mu się oddalić.

Za trzecim razem pierwszy zaatakował i natychmiast złapał cel na odległości 30 mtr. Potem co chwila ponawiał natarcia coraz z innej strony, aż Powierski, zmęczony i przygnębiony, wylądował, poddając się ostatecznie.

Kiedy wysiedli z maszyn i niezwyciężony drapieżny człowiek - ptak, jakim w powietrzu był Krzepich, znów ukazał się oczom podchorążego w swej dobrodusznej ziemskiej postaci poczciwca, chłopak doznał uczucia głębokiego upokorzenia.

Został pobity na głowę. Poniósł klęskę bez honorowych punktów. A choć zwycięscą jego był jeden z najgroźniejszych pilotów myśliwskich, to jednak, ponieważ tak właśnie niewinnie wyglądał na ziemi, porażka stała się tem bardziej przykra. Na domiar tego, Krzepich swoim szczególnym, nieco ironicznym sposobem omawiania walki do reszty zgnębił Powierskiego. Zygmunt nie znalazł nic na swoje usprawiedliwienie: dwukrotnie miał wszystkie szanse powodzenia i nie zdołał ich wyzyskać, później zaś — zaatakowany — nie obronił się ani razu. Milczał więc uporczywie, słuchając z niechęcią wywodów porucznika i musiał przyjąć raz jeszcze do wiadomości, że „ostry skręt nie jest łagodny, jak majowe cielę", że „szybka decyzja nie jest wolna", oraz — że „na to Pan Bóg stworzył w samolocie ster, żeby pilot miał czem kręcić". Ten swoisty styl irytował podchorążego do najwyższego stopnia, to też odetchnął z ulgą, kiedy podszedł do nich Worman i kiedy wreszcie poszli wszyscy razem na obiad do restauracji w miasteczku, gdzie miał ich spotkać dowódca.

Kiedy już mieli wejść do środka, Powierski zobaczył idącą szybko z przeciwnej strony, znajomą z amerykańskiej YMCA, którą widywał często w szkole pilotów. Młoda osoba w furażerce, z pod której wymykały się jasne włosy, dostrzegła i poznała go również, bo uśmiechnęła się w odpowiedzi na jego ukłon.

— Ładna dziewczynka: nie jest brzydka — zrobił głośną uwagę Krzepich.

— Cham — pomyślał podchorąży i aż się w nim zagotowało z oburzenia. Ale panna sama umiała się bronić:

— Głupi lotnik: nie jest mądry — odpaliła z miejsca i poszła dalej. Worman aż się skręcił ze śmiechu.

— Dogodziła ci! — zahichotał.

Krzepich spojrzał na niego zpodełba, ale wkońcu uśmiechnął się także.

— Pobiła mnie — przyznał dobrodusznie. — O, to się nazywa szybka orjentacja — dodał, zwracając się do Powierskiego.

Weszli i czekali na dowódcę, który jednak nie nadchodził. Tymczasem przyszedł Czerny, zmarznięty na kość po długim locie i postawił kolejkę czystej na rozgrzewkę. Powierski wypił, krzywiąc się niemiłosiernie i zamierzał właśnie drapnąć, aby odszukać rezolutną blondynkę w furażerce, kiedy w drzwiach knajpy ukazał się rotmistrz, z którym jechali razem z Warszawy.

— Serwus Michał! — zawołał od progu, wyciągając dłoń do Krzepicha.

— Ho, Wacek, opoju brunatny, jak się masz?

Powierski był już na ulicy.

— Dobra wódka nie jest zła — dobiegł go jeszcze zwykły aforyzm Latającego Djabła.

— — — — —

Łącznik z dowództwa eskadry obudził Zygmunta o piątej rano, kiedy jeszcze było ciemno.

— Pan kapitan wzywa pana podchorążego.

— Stało się co?

— Ja ta nie wiem. Tylko że pan kapitan dopiero tera przyjechał autem i wszystkich kazał pobudzić. Musi gdzieś nas przesuną: ofenzywa, czy jak?

Powierski ubrał się szybko i poszedł. Serce biło mu jakoś prędzej i mocniej. Coś się zaczynało; coś musiało zajść w głębi nieprzyjacielskich pozycyj; na planach i mapach wyższych dowództw pojawiły się jakieś nowe znaki i kreski, decydujące o akcji eskadry i oto teraz, za chwilę, ostateczny rozkaz puści w ruch skomplikowany mechanizm operacji wojennych, których początkiem z pewnością będzie działalność lotnictwa.

— Jaka? Gdzie? Przeciw komu?

Ciekawość przyśpieszała kroki.

Ciemne wnętrze bramy i kręte stopnie zniszczonych schodów zadudniły, kiedy wbiegał na górę.

— Na lewo, panie podchorąży.

W pokoju, oświetlonym żółtawem światłem naftowej lampy, siedzieli i stali pod ścianami piloci, rozmawiając szeptem. Brakowało tylko dowódcy i Krzepicha, ale słychać było ich stłumione głosy z za przymkniętych drzwi obok.

Powierski skłonił się w progu i podszedł do Wormana. Chciał jaknajprędzej dowiedzieć się poco ich wezwano. Ale Worman nie mógł udzielić żadnych innych informacyj, prócz tej, że dowódca przyjechał razem z Krzepichem, którego zabrał prosto z restauracji.

— Krzepich popijał z rotmistrzem Zdarskim i kapitan szukał go na wszystkie strony, a teraz już od pół godziny żyłuje go u siebie — powiedział szeptem.

W tej samej chwili boczne drzwi otworzyły się i w progu stanął szef pilotów.

— Dowódca prosi panów.

Powierski spojrzał nań uważnie i stwierdził, że noc spędzona przy kieliszku nie wpłynęła na wygląd Latającego Djabła. Twarz jego była rumiana i świeża jak zwykle i tylko na ustach błąkał się jakiś grymas, którego wyrazu trudno było dociec.

Przeszli do sąsiedniego pokoju, gdzie przy stole siedział kapitan Korrodziejewski i notował coś na ćwiartce papieru. Zaległo krótkie, pełne oczekiwania milczenie. Krzepich stanął przy oknie i patrzył w szary świt, skradający się z za przybrudzonych firanek. Powierskiemu wydało się, że usta jego drgają, jakby od powstrzymywanego szlochu. Ale byłoby to coś tak niedopasowanego do postaci Latającego Djabła, że osądził, iż się myli.

Wtem kapitan odłożył papier i zaczął mówić.

Eskadra otrzymała trudne i ważne zadanie. Nasz wywiad nadesłał zupełnie pewną widomość, że nieprzyjaciel posiada kilka samolotów niszczycielskich i myśliwskich, przy pomocy których zamierza zbombardować pociągi amunicyjne w Uchnowie. Wydano naturalnie odpowiednie rozkazy, aby jak najprędzej przesunąć całą kolumnę na inną stację, ale wątpliwe jest, czy uda się to na czas wykonać. Aby udaremnić akcję nieprzyjacielską i zaskoczyć przeciwnika, eskadra ma natychmiast wysłać dwa patrole na przypuszczalne trasy jego lotu i jeden na poszukiwanie lotniska, znajdującego się gdzieś w okolicach miasteczka Nowosiółki. Zadaniem patrolu, udającego sę do Nowosiółek, będzie niedopuszczenie eskadry bolszewickiej do startu. Zadaniem zaś każdego z patroli — o ile spotka nieprzyjaciela w powietrzu — związanie go ogniem karabinów maszynowych dwu samolotów, podczas gdy trzeci pilot odnaleźć ma pozostałe trójki w ich rejonach działania i doprowadzić je do miejsca walki.

Przedstawiwszy ten ogólny plan, kapitan przeszedł do szczegółów. Wyznaczył przodowników i załogi każdego z trzech kluczów, miejsca zbiórek, godzinę startu i rejony patrolowania. Podyktował szemat łączności z okolicznemi oddziałami wojsk, spis umówionych sygnałów rakietowych i t. d.

Powierskiego uderzyło, że w zarządzeniach dowódcy nazwisko Krzepicha nie zostało ani razu wymienione.

— Widocznie poleci sam — pomyślał.

— Porucznik Krzepich zostanie na miejscu, jako pilot rezerwowy — powiedział kapitan.

— Rozkaz, panie kapitanie — mruknął Latający Djabeł, nie odwracając głowy.

— — — — —

Dziesięć maszyn jednocześnie ruszyło do startu, pozostawiając ciemne ślady na trawie, opylonej rosą. Krzepich stał zdaleka i patrzył, jak równo wzbijają się w górę, a potem — jak każdy z trzech kluczów bierze inny kierunek, by wkrótce zniknąć w popielato - różowej zawiesinie mgiełki.

— Maszyna dla pana porucznika gotowa — zameldował mechanik.

Krzepich drgnął.

— Dobrze, niech stoi przed hangarem.

— Pan porucznik nie poleci?!

— Później. Możesz pójść na śniadanie.

Przechadzał się wzdłuż hangarów, ponuro patrząc w ziemię. Rozpierał go bezsilny gniew. Spojrzał w pewnej chwili dokoła, czy go nikt nie widzi, i chwyciwszy dłońmi za uszy, zatargał głową, aż mu łzy stanęły w oczach.



— Idjota, bałwan, psia krew! — żuł między zaciśniętemi zębami wymysły. — Taka okazja, taka okazja...

Ulżyło mu trochę. Zaczął spokojnie zastanawiać się nad sytuacją.

Nie, nie mógł nic zarzucić kapitanowi Korrodziejewskiemu. Sam był sobie winien i sam, równie dobrze jak dowódca, wiedział, że w tej chwili nie jest w stanie podjąć walki z najsłabszym nawet przeciwnikiem w powietrzu: jego karabiny maszynowe biłyby w próżnię; cel uciekłaby przed drgającemi źrenicami, a samą tylko sztuką latania nie można przecież pokonać dobrze uzbrojonego nieprzyjaciela.

Była chwila, że wbrew rozkazowi chciał wystartować. Pohamował się przecież. Myśl ta jednak wracała uparcie w ciągu długich kwadransów bezczynnego oczekiwania.

Przemógł się wreszcie i tylko coraz niecierpliwiej wyglądał powrotu eskadry. Obliczał, kiedy to powinno nastąpić. Wyobrażał sobie, co się tam dzieje. Zgadywał, gdzie nastąpiło spotkanie. I — który patrol zetknął się pierwszy z nieprzy-

jacielem. I — kto zestrzelił pierwszą maszynę. I — ilu ich wróci...

Męczył się miotany żalem i gniewem. Wypatrywał ich po niebie i czekał, czekał, czekał...

Tak minęła nieskończenie długa godzina.

Nie wracali.

—Powinni nadlecieć zaraz — powiedział prawie głośno, postanawiając pójść do domu, aby skrócić sobie czas choć o parę minut.

Raz jeszcze z żalem popatrzył na swoją maszynę, wytoczoną na skraj lotniska. Potem zapalił papierosa i zrezygnowany zawrócił w stronę kwatery.

Wtem, gdy przechodził obok hangaru, dobiegł go donośny alarmujący dzwonek polowego telefonu.

Skręcił na miejscu i zdjął słuchawkę.

— Dziewiętnasta eskadra, porucznik Krzepich. Kto mówi?

— Będzie mówił szef lotnictwa armji. Proszę zaczekać.

Krzepicha tknęło jakieś niejasne przeczucie. W słuchawce strzyknęło i zachrobotało. Potem zaległa tępa cisza.

Słuchał.

Znów powtórzyły się nieartykułowane szmery i gdzieś z niewiadomych połączeń zabeczał sygnał brzęczyka. I znów wszystko się urwało. Telefon, jak każdy polowy telefon, działał fatalnie.

Dopiero po kilku minutach dało się słyszeć dalekie niecierpliwe: — Hallo, dziewiętnasta eskadra, hallo!

Głos zbliżył się i stężał. Krzepich ponownie się zameldował. Wśród przerw chrobotów zdołał rozróżnić pojedyńsze słowa: z szefostwa żądano wstrzymania akcji eskadry.

— Już odlecieli — powiedział w nagle zamilkną tubę. —Hallo, hallo. Z irytacją pokręcił korbką.

— ...lotnisko w Borowinie. Nieprzyjaciel leci wprost przez Dzieduszyce... zamierza... Uchnowie...

Ten urywek zdania zelektryzował Krzepicha: nieprzyjacielskie lotniswo nie znajdowało się w Nowosiółkach. Bolszewicka eskadra leciała inną trasą, przez Dzieduszyce... Mogli jej wogóle nie spotkać, a tymczasem —

Nagle Krzepich rzucił charczącą słuchawkę, aż jęknął boleśnie dzwonek i trzasła oprawa z ebonitu. Zobaczył na samej linji horyznotu grupę ciemnych kreseczek. Było ich pięć. Zbliżały się z północo - zachodu, rosnąc w oczach.

W dwuch skokach znalazł się obok swego Spada. Nie mogło być wątpliwości: od strony frontu nadciągał obcy klucz samolotów; dwa wielkie po środku, a trzy mniejsze dokoła nich.

Nie było czasu do namysłu. Drzemiący przy wejściu do hangaru mechanik obudził się, postawiony na nogi przez grubego pilota, któremu nagle przybyło sił za czterech.

— Prędko maszynę! — wrzasnął mu w twarz Latający Djabeł.

Niszczycielskie Farmany w otoczeniu brzęczących Nieuportów szły na ośmiuset metrach, błyskając pierwszemi promieniami słońca ze spodów białych skrzydek. Nadciągały wolno i widać było, że towarzyszące im maszyny myśliwskie tylko z trudem mogły zredukować swą szybkość do koniecznej normy. Całość posuwała się conajwyżej 100 kilometrów na godzinę. Mimo to, po trzech minutach od chwili kiedy ich Krzepich dostrzegł, powinni byli znaleźć sę nad lotniskiem.

Latający Djabeł już siedział za sterem. Nagle oprzytomniały mechanik, jeszcze nie zupełnie pojmując co się dzieje, obracał śmigło, prześlizgujące się przez sprężyste odrzuty kompresyj.

— Kontakt!

— Kontakt — powiedział Krzepich.

Zamach gładkiego ramienia spędził kłębek dymu z rury wydechowej. Śmigło niezdecydowanie cofnęło się i nagle szarpnęło wprzód z głębokim basowym rykiem motoru. W tej samej chwili Krzepich dodał gazu, zamiótł ogonem przed zdumionym mechanikiem, zasypując mu oczy piaskiem i runął prosto przed siebie do startu. Pęd uderzył go w twarz i targnął za włosy. Ale on nie zważał na nic i nie myślał o niczem w tej chwili. Całą swą istotę skoncentrował w jednym tylko celu: jak najprędzej osiągnąć wysokość nieprzyjacielskiej eskadry.

Jeszcze go nie zauważono z góry. Pięć samolotów, z widocznemi już teraz znakami bolszewickiemi, szło w zwartym szyku przeciw wiatrowi, mijając puste lotnisko. Do nierównej walki darł się wzwyż jeden mały Spad, zuchwale wycinając krzywizny skrętów w piersi górnego wiatru.

Leciał na śmierć. Pilot wiedział o tem, choć nie miał czasu pomyśleć. A kiedy wreszcie dostrzeżono go w pół drogi z nieprzyjacielskich maszyn, przeciwników ogarnęło zdumienie, że leci sam. Napróżno jednak szukali wzrokiem innych. I nie znalazłszy, pomyśleli to samo, o czem on wiedział od początku. Wszystkie trzy myśliwskie Nieuporty jak na komendę zwróciły się przeciw niemu.

Nie sztuka jest zginąć. Sztuką jest raczej nie dać się zabić w tak nierównej walce. I o tem także wiedział Latający Djabeł ruszając do startu. Teraz, nie spuszczając z oka wielkich niezwrotnych Farmanów, czekał na chwilę stosowną do wymknięcia się pierwszemu natarciu myśliwców.

Zachodzili go od tyłu i gnali skośnie z góry, zdaleka jeszcze otwierając ogień. Nie zmieniał kierunku lotu, póki się nie zbliżyli. Dopiero kiedy znaleźli się na jednej linji z nim i z własnem samolotami niszczycielskiemi, gwałtownie ściągnął stery, rzucając się na plecy w prawym skręcie. Wpadł między pierwszego a drugiego Nieuptona z lewej strony i wyszedł za trzecim, kończąc beczkę na 150 metrów pod ogonem bliższego z Farmanów.

Miał teraz okazję sam zaatakować i nieomieszkał jej wykorzystać. Dodając gazu, zbliżył się do ciężkiej maszyny i zmierzył przez kolimator. Ale ecl drgał mu przed okiem i cała serja strzałów chybiła. Nie miał czasu jej powtórzyć: już wszyscy trzej przeciwnicy, którym wyślizgnął się przed kilku sekundami, znowu siedzieli mu na karku.

Teraz najgroźniejszy był lewy drgający snop pocisków z jego karabinów zabębnił po skrzydle Spada, rwąc w strzępy płótno przy kadłubie.

Krzepich zawrócił w miejscu wychodząc z pod obstrzału, i z flanki, nie mierząc nawet, nacisnął spust. Tym razem widocznie trafił, bo przeciwnik znurkował, ustępując miejsca dwu pozostałym. Ale Latający Djabeł nie czekał aż tamci go zaatakują i szybkim zwrotem dźwignął się tuż pod ogon drugiego Farmana. Sam wprawdzie nie mógł stąd strzelać, lecz był chwilowo bezpieczny: pierwsza z niszczycielskich maszyn wysunęła się o tyle naprzód, że jej obserwator nie mógł wziąć na cel Spada; myśliwcy zaś nie odważali się otworzyć ognia do samolotu pozostającego w tak bliskiem sąsiedztwie ich własnej niszczycielskiej załogi.

To względne bezpieczeństwo Krzepicha nie trwało zresztą długo. Już po kilkunastu sekundach ukazały się najpierw stery, a potem gondola i karabiny obserwatora na zmniejszającym szybkość Farmanie. Z tyłu stróżowały Nieuporty, pewne, że nadeszła ostatnia chwila zuchwalca, rzucającego się w beznadziejną walkę przeciw całej eskadrze.

Krzepich zdawał sobie sprawę z powagi sytuacji. Lada moment celniej bijące karabiny obserwatorskie zasypią go kulami, jeśli zaś sprobuje uciec w tył, lub w bok, przyczajone za nim o 50 metrów niżej i wyżej Nieuporty skończą spotkanie z wynikiem, co do którego nie mogło być żadnych wątpliwości. Pozostawał jeden tylko manewr, nieomal równie niebezny jak oczekiwanie na obstrzał Farmana: wyjście w przód. Mało ruchliwe, powolne samoloty niszczycielskie nie mogły

równać się co do szybkości ze zwinnym Spadem. Mogły natomiast podziurawić go jak sito, kiedy zechce je wyprzedzić.

Latający djabeł liczył na swoją zręczność i szybkość, oraz na zaskoczenie nieprzyjaciela. Zresztą — nie miał innego wyboru.

W tej samej chwili, kiedy padły pierwsze strzały z boku, Spad wyrwał się nagłym skokiem w przód, wysunął się z cienia Farmana, służącego mu dotąd jako tarcza, i nabrawszy pędu na pełnych obrotach silnika zawinął w górę, jak sztywny kołnierzyk pod żelazkiem wprawnej prasowaczki.

Jego niespodziewane pojawienie się przed niszczycielską maszyną wywołało spodziewany efekt: nie padł ani jeden strzał. Krzepich zadarł w tył głowę i, zobaczywszy wyłaniające się wielkie skrzydło Farmana, przerzucił drążek sterowy w przód i w lewo, jednocześnie reagując orczykiem. Spad płynnie odwrócił się nadół podwoziem w skręcie immelmana i w tejże chwili jego karabiny maszynowe plunęły ogniem po rozpędzonych myśliwcach.

Trwało to ułamek sekundy: minęli się o kilka metrów i piloci bolszewiccy, nie zdążywszy jeszcze oprzytomnieć po nagłem natarciu, stracili z oczu nieuchwytny polski samolot.

Zawrócili natychmiast, ale zanim zdołali wykonać 180-stopniowy łuk wirażu, już mieli go znów przeciw sobie, szczerzącego zęby szybkostrzelnej broni. Wiedział, że atakując od przodu, zmniejsza swoje szanse trafienia, lecz oni też chybiali w pędzie sumujących się szybkości.

Powtórzył jeszcze kilkakrotnie ten sam manewr. Samolot w jego dłoniach był zwinny, jak jaskółka. Uprzedzał za każdym razem inicjatywę Nieuportów, paraliżował ją i dezorjentował pilotów, przerajac ich bliskością walki. Był tuż. Niemal ocierał się o nich. Groził zderzeniem, sypał kulami i znikał, by natychmiast zaatakować, wówczas właśnie, kiedy myśleli, że ucieka.

Dopiero po kilku nawrotach pojęli, że trzeba zmienić taktykę, aby go pokonać. Rozpierzchli się każdy w inną stronę i kolejno zaczęli nacierać, strzelając coraz celniej.

Przewijał się między nimi a Farmanami jak piskorz, ale czuł, że raz po raz dreszcz celnej serji wstrząsa kadłubem i skrzydłami maszyny, krzyżowanej przez pięć par karabinów. W jakimś ryzykownym przerzucie obok wieżyczki obserwatora, którą bezskutecznie ostrzelał, osypały się drzazgi z tablicy zegarów nawprost jego twarzy i prysła szybka odwietrznika, raniąc go odłamkami szkła. Na szczęście miał okulary.

Zdecydował, że to koniec. Drganie źrenic, któremu podlegał, ilekroć więcej wypił, uniemożliwiało mu trafienie przeciwnika nawet na bliskie odległości Tylko swej nieomylnej ręce i zwrotności samolotu zawdzięczał, że nie zginął w pierwszem zaraz natarciu i że żył dotąd, cudem niemal unikając śmierci. Zdołał także zatrzymać wszystkie pięć maszyn w rejonie lotniska. Nie mogło to jednak trwać długo: lada moment jeden z przeciwników mógł go zabić lub poszarpany kulami Spad mógł rozlecieć się w kawałki. Krzepich miał do wyboru natychmiastowe wycofanie się z walki albo — śmierć. Śmierć przy zderzeniu się z jednym z Farmanów naturalnie, ponieważ nie przyszłoby mu do głowy ginąć napróżno.

Nie wahał się wcale. Był prawdziwym mężczyzną i umiał ponosić odpowiedzialność za swoje czyny.

— Eh, gdyby nie pił wczoraj — mielibyście bal — mruknął kiedy nowa serja strzałów chybiła dwa mijające go w ostrym skręcie Nieuporty.

Gniew rozpalił mu okrwawione policzki: żeby chociaż wiedzieli, jak strzelał normalnie... Chwyciła go pasja, zaćmiewająca wszystkie inne uczucia. Już nie myślał o niczem. Wiedział tylko, że ginie przez tę piątkę samolotów, która zaplątała się akurat dzisiaj nad lotnisko i którą musiał zaczepić, choć nie mógł mieć nadziei, że ją zwalczy. Miał dość tej jałowej gonitwy.

Wykręcił za Farmanem, który przecinał mu drogę o 50 metrów wyżej. Szybka, jak błyskawica decyzja sprężyła mięśnie i nerwy: podciągnął maszynę nieco w prawo do loopingu i z góry wbić się w sam środek gondoli bolszewika.

— Już!

— — — — — — — — — — — — — — — —

Powierski odleciał w patrolu Wormana. Rejon ich znajdował się między Botyczą a Sarnowem, najbliżej Dzieduszyc. Przybyli tam po dwudziestu minutach i zaczęli krążyć dokoła obu granicznych wsi. Dowództwo dywizji wyłożyło płachty rozpoznawcze i zwinęło je natychmiast po sygnale kierownika patrolu „zrozumiano", w postaci zielonej rakiety.

Zygmunt denerwował się. Od początku trapiła go obawa, że niszczycielski wypad powietrzny bolszewików pójdzie inną drogą. Wytężał wzrok, chcąc jak najdalej ogarnąć horyzont, by najwcześniej dostrzec nieprzyjaciela. Obiecywał sobie, że nie będzie się oszczędzać i że pierwszy rozpocznie walkę. Od nadziei przerzucał się do zwątpienia i kiedy stwierdził, że minęło zaledwie 15 minut od przybycia na miejsce, poczuł kłucie w palcach z niecierpliwości: minuty płynęły niesłychanie wolno.

Później nieco podniecenie jego zaczęło przygasać. Wraz z nieustającem równem warczeniem silników przesączała się zwykład monotonja, obejmująca duszę w sieć codzienności lotu, na nudne, mało ważne zadanie. Łagodnie, leniwie balansowały w srebrnem powietrzu jesiennego ranka trzy wysoko pod obłokami zawieszone samoloty, jak na niewidzialnych elastycznych niciach. Niezmiennie przewijały się pod nimi dwie podobne do siebie wioski i krzyżowały się ciągle te same błotniste drogi. Raz po raz ukazywała się wieża kościelna z Olechnowa, i tylko na niebie pełzły coraz inne obłoki, różowiejąc od wschodzącego słońca. Wreszcie Powierski ziewnął: zachciało mu się poprostu spać na tym pierwszym bojowym locie.

Wtem, kiedy znów przeniósł wzrok na najdalsze krańce nieboskłonu, serce uderzyło mu szybszem tętnem: z północy zbliżały się trzy punkty dalekiego klucza samolotów, dążące wprost na Potycz, nieco w lewo od patrolu Wormana. Ten ostatni też musiał już dostrzec nadciągającego nieprzyjaciela, bo nagle jego maszyna zawachlował lotkami, pochylając się na boki. Był to umówiony znak zbiórki.

— Zaczyna się — pomyślał Powierski, dociągając na pełnym gazie do swego miejsca w szyku, po prawej stronie przodownika.

Oba klucze szły teraz na równej wysokości nawprost siebie, zbliżając się szybko. Lecz gdy odległość między niemi zmalała tak, że widać było wyraźnie sylwetki maszyn, obaj przodownicy wykręcili równolegle: trzy przybywające samoloty były to Spady ze znakami dziewiętnastej eskadry...

W tej samej chwili na placu alarmowym dowództwa dywizji rozwinęły się równolegle pasy białego płótna: „Wracajcie na lotnisko".

* * *

Powierski pierwszy zdaleka ujrzał walkę: całe kłębowisko maszyn, śmigających w górę, to znów zapadających w dół dokoła dwuch wielkich samolotów o nieznanym wyglądzie. Nieoczekiwane wzruszenie ścisnęło go za gardło.

Biją się.

Instynktownie pociągnął rączkę od gazu i wyrwał się naprzód ze swego miejsca, a potem, nie oglądając się na nikogo i zapominając o elementarnych zasadach dyscypliny w powietrzu, pognał ile sił w motorze. Chciał być tam jak najprędzej. Strzelać. Bić się. Nareszcie się bić!

Zresztą oba klucze już pędziły za nim. Wszyscy pojęli nagle, co się stało. Od strony stacji kolejowej ukazał się także trzeci patrol i również na pełnych obrotach silnikó:w dążył w kierunku walczących.

Powierski nie wybierał przeciwnika. Nie pomyślał nawet ani przez chwilę, jak zaatakować. Poprostu wpadł między nich i wyrznął długą serję w kadłub jednej z dwu wielkich maszyn.

Efekt był piorunujący. Niszczycielski samolot pochylił się łbem nadół i jak kamień runął ku ziemi. Ale nie to zdumiało i przeraziło Zygmunta do tego stopnia, że jeszcze w tydzień później dostawał wypieków na samo wspomnienie owej chwili.

Tuż za spadającym przeciwnikiem, na metr przed skrzydłami własnej maszyny ujrzał przewalającą się z piekielnym świstem masę. Pozostały za nią wściekły wir powietrzny wykręcił Spada podchorążego o 90 stopni w lewo i targnął nim nadół, wyrywając stery z ręki pilota. Zanim jeszcze zdumiony i przerażony chłopak zdołał doprowadzić do równowagi maszynę, już z głębi pod nim wygiętym łukiem wracał w górę Spad Krzepicha.

Dziwnym zbiegiem okoliczności uniknęli obaj zderzenia, które Latający Djabeł obliczył dla Farmana, w temże okamgnieniu zestrzelonego przez Zygmunta.

Potem. — — Potem skończyło się wszystko prędzej, niż to można opowiedzieć. Druga maszyna niszczycielska zapaliła się od strzałów Wormana i spadła na tor kolejowy. Jednego z Nieuportów wykończył Czerny, a dwa pozostałe skapitulowały, lądując na lotnisku.

W niespełna dwie minuty po nich wylądowało przed hangarami eskadry 10 zwycięskich Spadów.

Kapitan Korrodziejewski podszedł wraz z innymi do Krzepicha i Powierskiego, którzy wspólnie obliczali dziury od kul w płatowcu Latającego Djabła.

— No cóż — powiedział z uśmiechem. — Jesteście bohaterami dnia. Chodźmy oblać nasze zwycięstwo j e d n y m kieliszkiem wódki.

— Ja nie piję — burknął Krzepich, nie przestając liczyć.

— O, od kiedyż to? — zdziwił się dowódca.

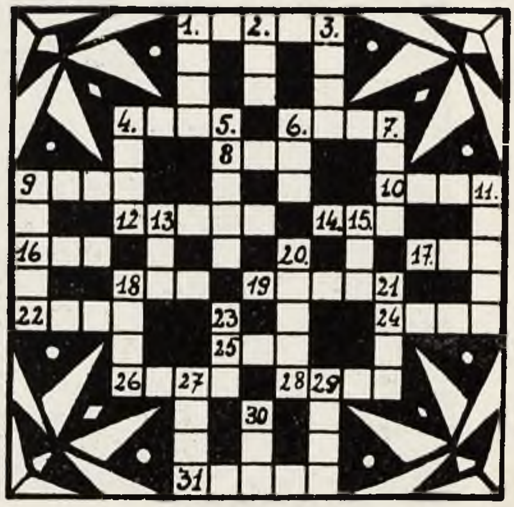
— Od dawna — oświadczył z powagą Latający Djabeł. — Pojutrze już będzie dwa dni.

DZIAŁ ROZRYWEK UMYSŁOWYCH

I. REBUS.



II. KRZYŻÓWKA.



Znaczenie wyrazów:

Poziomo: 1. Wiano; 4. Ozdoba sukni wieczorowej; 6. Szafa do przechowywania pieniędzy; 8. Pan, naczelnik w Turcji; 9. Władca; 10. Ksiądz poeta polski; 12. Łódź bibljina; 14. Imię żeńskie zdrob.; 16. Część dobry; 17. Czcigodni; 18. Okres czasu; 19. Pijatyka; 22. Rzeka w Polsce; 24. „Ale" inacz.; 25. „Sztuka" w j. m.; 26. Kamień szlachetny; 28. Wielki okręt (wsp.; 31. Kraj w Azji.

Pionowo: 1. Kawał gruntu; 2. Pierw. ehem.;; 3. Rodzaj materji: 4. Łojek in.; 5. Imię bibl.; 6. Wykonawca wyroku: 7. Szata liturg.; 9. Pożywienie dla ptaków; 11. Ogłoszenie; 13. Narząd zmysłu; 15. Naczynie kuchenen; 18. Gatunek; 20. Piękna; 21=7; 23. Bicz; 27. Pierw chem.; 29. Cześć; 30. Głowa zwierzęcia.

III. ZADANIE KONIKOWE.

		głu		
piec	głasz	mniej	głu	zjad
mnie	piec	li	by	czę
wą	co	cze	warł	niż
co	trwo	mnie	pasz	ni
na	swą	mnie	ży	roz
		✕		

Podane sylaby połączyć skokiem konika szachowego i odczytać rozwiązanie.

IV. SZARADA.

„Trzeba czekać *pierwszej* — *czwartej*.
Aż dojrzeją *całe*.
Będzie można w miłym gronie
Przy nich zalać pałę.
Bo to przecież *trzecie* wódki
Każdy *dwa* odpowie
Najwspanialsza jest przekąska
Przysmak co się zowie — ".

Za trafne rozwiązanie jednego z zadań Redakcja przeznacza do rozlosowania trzy cenne nagrody książkowe.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji (dział rozryw. umysł.) do dnia 5 sierpnia b. r.



1, 2, 3) pow. kom. LOPP Biała Krakowska 4) Odprawa instruktorów pow. woj. Kieleckiego, 5) Koło L. O. P. P. w Zawierciu, 6) Członkowie koła LOPP. w Lipnie, 7) Koło Nr. 20 Parowozownia Łódź-Kaliska, 8) Kurs infor. 7 kl. gim. żeńskiego w Wejherowie, 9 i 10) Tydzień LOPP. w Siedlcach, 11) Stoisko L. O. P. P. w Wilnie.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr. 32
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 5 (71)
30.V-26.VI.1933

Udział Polski w zagranicznych zawodach międzynarodowych.

W I Międzynarodowym Austrjackim Locie Alpejskim, odbytym w drugiej połowie maja 1933, Polskę reprezentowali piloci kpt. Jerzy Bajan i kpt Piotr Dudziński. W pierwszej części zawodów, t. j. w zlocie gwiaździstym do Wiednia i próbie szybkości na trasie Wiener Neustadt — Wiedeń, piloci polscy zajęli pierwsze 2 miejsca. Z drugiej części zawodów, t. j. Alpejskiego Lotu Okrężnego, lotnicy nasi musieli się wycofać przedwcześnie z powodu defektu silnika w jednym samolocie i spalenia się drugiego. Wskutek tego w ostatecznej klasyfikacji za całość zawodów kpt. Dudziński otrzymał 3 nagrodę i również 3 nagrodę za Okrężny Lot Alpejski.

Wyczyny szybowcowe.

W dniu 3 czerwca b. r. na szybowisku szkoły szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego w Bezmiechowej kpt. pil. J. Łukasiewicz, członek Aeroklubu Lwowskiego, wykonał lot na szybowcu SG. 21, trwający 10 godz. 30 sek. W tym samym dniu por. K. Czarkowski-Golejewski z Aeroklubu Lwowskiego wykonał na szybowcu „Komar" przelot długości 44 km 800 m, startując z Bezmiechowej i lądując w Rypianach koło m. Turka. W dniu 21 czerwca b. r. pilot Aeroklubu Lwowskiego B. Baranowski na szybowcu SG. 28 bis na szybowisku w Bezmiechowej utrzymał się w powietrzu 10 godz. 40 minut.

Nagrody za wyczyny szybowcowe.

Na wniosek Polskiego Komitetu Szybowcowego Ministerstwo Komunikacji wyznaczyło poniższe nagrody za wyczyny szybowcowe w r. 1933.

I nagroda w wysokości 500 zł. została wyznaczona za najdłuższy przelot w linji prostej powyżej 50 km. Nagroda ta zostanie rozdzielona proporcjonalnie do długości dokonanego przelotu pomiędzy 2 pilotów, którzy wykonają najdłuższe przeloty w 1933 r. Start do przelotu może nastąpić zarówno przy pomocy liny startowej jak i holowaniem za samolotem. Zarówno samolot jak i szybowiec muszą być zaopatrzone w barografy, oplombowane przez Komisję Sportową A.R.P.

II nagroda w wysokości 500 zł. została wyznaczona za największą osiągniętą wysokość ponad 1000 m. Nagroda ta zostanie rozdzielona proporcjonalnie do osiągniętych wysokośc pomiędzy 2 pilotów, którzy osiągną w r. 1933 największe wysokości. Szybowiec musi być zaopatrzony w 2 barografy, oplombowane przez Komisarza Sportowego A.R.P. Przy starcie holowanym osiągnięta wysokość liczyć się będzie począwszy od wysokości, na której nastąpiło odrzucenie linki holowniczej przez szybowiec.

III nagroda w wysokości 750 zł. została wyznaczona za najdłuższy przelot w linji prostej powyżej 100 km, dokonany w r. 1933. Warunki jak dla nagrody I-szej.

IV nagroda w wysokości 375 zł. została wyznaczona dla pierwszych trzech pilotów, którzy wykonają przelot bez lądowania Bezmiechowa — Łuków — Bezmiechowa. Suma ta zostanie rozdzielona jak następuje:

Pierwszy pilot, który wykona ten przelot — 200 zł.
Drugi pilot, który wykona ten przelot — 100 zł.
Trzeci pilot, który wykona ten przelot — 75 zł.

Przelot musi być dokonany do dnia 1 sierpnia 1933 r. Lądowanie powinno nastąpić w promieniu 500 m od miejsca startu.

V VI i VII nagrody honorowe zostały wyznaczone jak następuje:

1. Za największą sumę odległości, przelecianych w linji prostej. Wliczane będą tylko przeloty powyżej 15 km.

2. Za największą sumę wysokości powyżej miejsca startu. Wliczane będą tylko wysokości powyżej 300 m.

3. Za największą sumę czasów, przyczem wliczone będą tylko czasy powyżej 2 godzin.

Wszystkie wymienione wyczyny muszą być wykonane ze startu za pomocą liny startowej w Bezmiechowej, do dnia 1 sierpnia 1933 r.

VIII nagroda w wysokości 500 zł. została wyznaczona dla 3 pilotów, którzy wykonają do dnia 1 sierpnia najdłuższe przeloty w linji prostej prostopadle do zbocza gór Słonych. Liczone będą odległości powyżej 25 km. Za przelecianą odległość liczyć się będzie długość prostopadłej z punktu wylądowania szybowca do linji, będącej przedłużeniem gór Słonych. Nagroda będzie rozdzielona proporcjonalnie do ilości przelecianych kilometrów. Start może nastąpić tylko przy pomocy liny startowej.

IX nagroda w wysokości 1.000 zł. im. śp. Z. Laskowskiego została wyznaczona za pierwszy lot w Bezmiechowej powyżej 16 godzin. Start może nastąpić tylko przy pomocy liny startowej.

Niezależnie od powyższych nagród, w razie dokonania specjalnego wyczynu w locie szybowcowym, P.K.S. wystąpi z wnioskiem o nagrodę za ten wyczyn.

Zawody krajowe.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej urządza w terminie od 2.IX do 10.IX 1933 zawody sportowe p. n. 5 Krajowy Lotniczy Konkurs Turystyczny. Kontrola i organizacja sportowa tych zawodów całkowicie spoczywa w rękach Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej. Regulamin Konkursu został rozesłany między innemi wszystkim Aeroklubom afiljowanym do A.R.P.

Przesunięcie terminu zawodów krajowych.

Termin I Lotu Północno-Wschodniej Polski zostaje przesunięty na dzień 1 i 2 lipca 1933 r.

Challenge 1934.

Wszystkim Aeroklubom zagranicznym, członkom F.A.I., został rozesłany regulamin szczegółowy zawodów międzynarodowych p. n. Challenge de Tourisme International 1934, opracowany przez Komisję Sportową A.R.P.

Mianownictwo rekordów.

F.A.I. postanowiła dyplomować rekordy, odniesione w specjalnie trudnych warunkach. Rekordy takie będą w niniejszym biuletynie oznaczane skrótem „dypl".

Rekordy światowe.

F.A.I. zatwierdziła następujący rekord światowy:

(Italja). Rekord szybkości na bazie . . . . 682.078 km/godz.
Załoga: Francesco AGELLO. Data: 10 kwiecień 1933 r.

Rekordy międzynarodowe.

F.A.I. zatwierdziła następujące rekordy międzynarodowe:

KLASA C.

(Samoloty turystyczne 3 kategorji; waga samolotu do 280 kg).

(Italja). Dypl. rekord odległości w linji prostej bez lądowania . . 886.677 km.
Załoga: pilot Sebastiano BEDENDO, pasażer Prospero NUVOLI.
Samolot: N5. Silnik: Pobjoy 75 KM. Trasa: Cinisello (Medjolan) — San Vita dei Normanni (Brindisi). Data: 24 kwiecień 1933 r.

(Francja). Dypl. rekord szybkości na przestrzeni 10.000 km . . 149.853 km/godz.
Załoga: J. LE BRIX i M. DORET. Samolot: „Le Trait d'Union" Dewoitine. Silnik: Hispano-Suiza 650 KM. Miejscowość: Istres (Francja). Data: 7 — 10 czerwiec 1933.

KLASA C BIS (Wodnosamoloty).

(Italja). Rekord szybkości na bazie . . . . 682.078 km/godz.
Załoga: Francesco AGELLO. Wodnosamolot: MC72. Silnik: Fiat A.S.6.
Baza oficjalna: Desenzano. Data: 10 kwiecień 1933.

Przyjęcie nowych członków.

Przyjęci zostali do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członkowie zwyczajni:

Filipowicz Feliks . . . . Białystok,
Hirszbandt Robert, kpt. pil. inż. . . . . Warszawa,
Konopka Władysław, kpt. rez. pil. . . . . Warszawa,
Lewoniewski Józef, kpt. pil. . . . . Warszawa,

Warszawa, dnia 26.VI. 1933.

Sekretarz Generalny
(—) B. J. Kwieciński

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Zarząd Główny

LISTA NAUCZYCIELI ABSOLWENTÓW IV WYŻSZEGO KURSU INSTRUKTORSKIEGO MODELARSTWA LOTNICZEGO.

Zarząd Główny LOPP., podaje do wiadomości listę nauczycieli absolwentów IV Wyższego Kursu Instruktorskiego Modelarstwa Lotniczego przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych im. Szlenkiera w Warszawie. Dla ułatwienia Komitetom wykorzystania poszczególnych instruktorów, znajdujących isę na terenie Komitetu, podano w spisie również adresy nauczycieli — instruktorów.

Jednocześnie nadmienia się, że nauczyciele — instruktorzy, o których mowa powyżej, prócz modelarstwa przesli również kurs informacyjny O. P. L. G.

Arentowicz Kazimierz, Grudziądz, szkoła im. Marcinkowskiego, Budzicki Antoni, Chłopy p. Komorno, Chomiczówna Zofja, Wola Skomorowska, pow. Lubartów, Dęborska Janina, Zawoja 2, woj. Krakowskie, Dzieminski Bogdan, m. i pocz. Chocieszów, pow. Kamień Koszyrski, Doboszówna Stefanja, Wilno, ul. Kasztanowa 2 m. 14, Dysiówna Janina, Skierniewice, Inspektorat szkolny, Grabowski Antoni, Mława, szkoła powsz. Nr. 1, Günther Rudolf, Tomaszów Lubelski, II Kurs. Inst. R. R., Iwanicka Kamila, Opole, pow. Puławy, Koter Stanisław, Puławy, Kazimierowska 19, Juszczak Władysław, Boża Wola, poc. Nowy Lwów k/Chodków, pow. Warszaw., Lewandowski Lucjan, Kuratorjum Brześć n/Bugiem, Insp. Kobryński, Michta Walenty, Goworowo, pow. Ostrołęcki, (białostockie), Miziuk Roman, Stanisławów, Okrężna 176, Nieliwodzka Genowefa, Przasnysz, woj. Warszawskie, Proń Bazyli, Jaworów koło Lwowa, Przybyłowski Zygmunt, pow. Maków-Mazowiecki, Ptak Bolesław, Falenica k/Warszawy, Skaruch Karol, Ciechocinek, pocz. Milejów, woj. Lubelskie, Szymaczek Jan, Grodno, szkoła powsz. im. St. Batorego, ul. Piłsudskiego 4, Tomakówna Aniela, pocz. Parszów n/Kamienną, Tyszkowska Emilja, Bobrowniki n/Wieprzem, Ulewicz Piotr, Węgłowce, poczta Herby Śląskie, Wajs Władysław, Knotowszczyzna, pow. Swierzeń — Nowy pow. Stołpce, Wyderkówna Janina, Pleszów n/Wieprzem, Zaczyńska Teodozja, Hrubieszów, szkoła żeńska, Polańska Ida, Kowno, Wołyń, 3 Maja 161, Połońska Halina, Warszawa, Wspólna 13 m. 10, Stefaniuk Stefan, Oświęcim, Krakowskie, ks. ks. Selezjanie, Smola Tadeusz, Kowel, szkoła powsz. Nr. 24, Pohlówna, Jabłonna - Legjonowa, szkoła powsz., Boranowski Kazimierz, gimn. Niklewskiego w Warszawie, Szczepkowski Antoni, Ejszyszki, pow. Lida.

Komitety Wojew.

ODPRAWA INSTRUKTORÓW POWIATOWYCH WOJEWÓDZTWA KIELECKIEGO.

Komitet Wojewódzki LOPP. w Kielcach zorganizował dwudniową odprawę powiatowych (względnie równorzędnych) instruktorów LOPP. Na odprawę przybyło ogółem 21 instruktorów (w tem 15 płatnych powiatowych instruktorów). Wszystkie prawie (z wyjątkiem pow. Włoszczowskiego) Komitety Powiatowe, względnie równorzędne, były reprezentowane.

Program odprawy przewidywał omówienie spraw organizacyjnych, szkoleniowych, propagandowych, tygodnia lotniczego i t. p. Omawiane były pozatem przez inspektorów wojewódzkich sprawy fachowe. Na zakończenie odprawy urządzony był pokaz użycia petard (w związku z Tygodniem LOPP., nowego sprzętu, nowych ubrań ochronnych bojowych itp.

Instruktorzy interesowali się żywo omawianemi sprawami, czego dowodem był fakt, że dyskusje przeciągały się po parę godzin dziennie.

KONKURS MODELI LATAJĄCYCH KIELCACH.

W dniu 11 czerwca odbył się w Kielcach I-szy Wojewódzki Konkurs Modeli Latających przy udziale zawodników delegowanych z Komitetów Powiatowych w Kielcach, Radomiu i Wierzbniku, oraz instruktorów modelarstwa p. Henryka Wojciechowskiego z kopalni „Kazimierz" w powiecie będzińskim. Zapowiedziani zawodnicy z Komitetu Okręgowego LOPP. w Sosnowcu i Komitetu Powiatowego w Końskich nie przybyli z powodu zapowiadającej się na dzień zawodów niepogody, zawody nie dały więc tak pożądanego przeglądu wyników pracy we wszystkich starszych ośrodkach pracy modelarskiej w województwie Kieleckiem.

Ze zgłoszonych do konkursu ogółem 23 modeli — 7 wycofało się w czasie zawodów z powodu uszkodzenia przy starcie lub pierwszych lotach. Zawody ukończyło więc 16 modeli w tem 12 belkowych i 3 rekordowe z grupy amatorów i rekordowy poza konkursem, p. Wojciechowskiego.

Wyniki naogół słabe. Zawodnicy z Kielc są jeszcze zbyt słabo zaawansowani w modelarstwie, wyróżnić można jedynie ucznia Gimnazjum im. Jana Śniadeckiego, Józefa Maciejskiego, który zgłosił do konkurencji 5 wykonanych przez siebie różnego typu modeli. 4 modele (2 belkowe i 2 rekordowe), Marjana Węcikowskiego ucznia Szkoły Powszechnej w Wierzbniku bardzo staranine wykonane, niestety, nie przystosowane były do dość trudnych warunków konkursów, zakreślonych regulaminem na rok 1933.

Natomiast wszystkie trzy modele zawodników z Radomia (dwa belkowe i jeden rekorodowy) wypełniły minimalne warunki zastrzeżone w regulaminie, belkowe nawet z dużą nadwyżką w czasie lotu. Modele te osiągnęły mianowicie:

belkowy Tadeusza Jaśkiewicza dystans 97 m. i czas 25 sek.;

belkowy Stanisława Gołaszewskiego dystans 60 m. i czas 25 sek.;

rekordowy Tadeusza Staniewskiego dystans 79 m. i czas 28 sek.

Tylko więc zawodnicy z Radomia zdobyli prawo do nagród wyznaczonych przez Komitet Wojewódzki.

Nagrody przyznano:

I nagroda w grupie modeli belkowych:

Tadeuszowi Jaśkiewiczowi z Gimnazjum Państw. im. T. Chałubińskiego w Radomiu — zegarek.

II nagroda w grupie modeli belkowych:

Stanisławowi Gołaszewskiemu z tegoż gimnazjum — łuk.

I nagroda w grupie modeli rekordowych:

Tadeuszowi Staniewskiemu z tegoż gimnazjum — aparat fotograficzny.

Za najładniejsze wykonanie modeli przyznano modelarni przy Gimnazjum Państwowem im. Tytusa Chałubińskiego w Radomiu kwotę zł. 50.— na zakup sprzętu modelarskiego, oraz dwa listy pochwalne: Stanisławowi Gołaszewskiemu z Radomia i Marjanowi Wąsikowskiem z Wierzbnika.

Dwa modele rekordowe zgłoszone na zawody przez p. Wojciechowskiego, startujące z powodu braku konkurenta poza konkursem, bardzo starannie wykonane jednak minimum warunków zakreślonych regulaminem Konkursu Wojewódzkiego nie osiągnęły.

Zawody odbyły się przy nadspodziewanie pięknej pogodzie i dobrych warunkach atmosferycznych.

W skład Jury wchodzili: Prezes Komitetu Wojewódzkiego LOPP. Dr. A. Kroebl, wiceprezes Komitetu inż. Wolski, Preze Komitetu Powiatowego LOPP. w Kielcach p. J. Polit, p. prof. Witold Królikowski z Wierzbnika, inspektor lotnictwa p. Cz. Rościszewski, Instruktor O. P. L. G. p. Józef Janiec i p. Józef Mazur.

Na zakończenie zawodów, po ogłoszeniu wyników i rozdaniu nagród, przemówienie do zawodników wygłosił p. Dr. A. Kroebl wskazując im drogę do lotnictwa poprzez modelarstwo i szybowni-

ctwo, zachęcając do dalszej wytrwałej pracy w dziedzinie modelarstwa i zapewniając pomoc modelarzom ze strony Komitetu Wojewódzkiego LOPP., który Wojewódzkie Konkursy Modeli Latających urządzać będzie corocznie, zwycięzcom zaś na tych konkursach poza cennemi nagrodami będzie ułatwiać wyszkolenie szybowcowe.

Komitety Pow.

POW. KOMITET L. O. P. P. W BIAŁEJ KRAKOWSKIEJ.

Pow. Komitet L.O.P.P. w Białej, w b. r. rozwinął bardzo żywotną działalność, a to dlatego, że w pracy swej uzyskał poparcie w Kole Zw. Oficerów Rezerwy, zarząd bowiem Koła Z. O. R. wydelegował część swych członków do prac w L. O. P. P., wpisując jednocześnie wszystkich oficerów, rez. zgrupowanych w Kole, na zwyczajnych członków L.O.P.P.

Zostały utworzone dwie sekcje: 1) Sekcja techniczna, 2) sekcja propagandy. Sekcję techniczną podzielono na cztery podsekcje: 1) pods. kursów, 2) pods. ekwipunku, 3) pods. pomieszczeń uszczelnionych, 4) pods. modelarsko-szybowcowa.

Sekcja propagandy posiada również cztery podsekcje: 1) pods. jednania członków, 2) pods. odczytów propagandowych, 3) pods. prasowa, 4) pods. imprez. Dzięki dobrej organizacji szczególniej imponująco wypadł Tydzień Lotniczy. W defiladzie wzięły udział poraz pierwszy, drużyny o p. g. w ubraniach przeciwiperytowych. Urządzono też pokaz odkażania w terenie twardym i miękkim, przy współudziale drużyn strażackich i P. C. K.

Ostatnio odbył się kurs podinstruktorski dla drużyn przeciwgazowych. Na kurs zgłosiło się 57 uczestników, ukończyło i zdało egzamin 20.

Równocześnie z kursem o p. g. prowadzono na terenie szkół średnich kurs modelarsko - szybowniczy. Kurs ukończyło 29 uczennic i uczni. Po kursie odbył się konkurs modeli latających, przy współudziale 22 modeli.

Praca modelarska na terenie szkół daje bardzo dobre wyniki.

X TYDZIEŃ LOPP. NA TERENIE POWIATU PUŁAWSKIEGO.

Ostatni tydzień L.O.P.P. udowodnił najskrajniejszym pesymistom, że społeczeństwu powiatu puławskiego bliską jest idea Ligi, że społeczeństwo to czułe jest na zew instytucji, która tak szczytne hasło wypisała na swym sztandarze: „Silne lotnictwo — to silna Polska, to bezpieczeństwo naszych granic." Chodzi tylko o dobrą wolę jednostek, które społeczeństwu temu przedstawią istotę rzeczy, które poświęcą trochę swego czasu i dobrej woli dla sprawy społecznej. Że tak jest w istocie najdobitniej świadczą fakty: w roku 1932 tydzień L.O.P.P. dał w wyniku z terenu całego powiatu około 300 zł., tydzień obecny na podstawie sprawozdań 15-tu kół miejscowych i jednego szkolnego (brak sprawozdań z 9-iu kół miejscowych) dał 2.458.61 zł.

Poza wynikami materjalnemi każde koło na swym terenie osiągnęło jeszcze sukcesy w dziedzinie popularyzacji i propagandy idei L.O.P.P. Na terenie wszystkich kół odbyły się uroczyste obchody, rozpoczęte nabożeństwami w kościołach z okolicznościowemi kazaniami, wygłoszonemi przez duchowieństwo. Po nabożeństwie odbyły się wszędzie pochody z transparentami, w wielu miejscowościach z orkiestrami. Po pochodach odbyły się akademje, a wieczorem imprezy rozrywkowe. Pieniądze uzyskano z kwest ulicznych, przedstawień, zabaw, loteryj fantowych, sprzedaży materjałów propagandowych i t. p.

Wyniki z poszczególnych kół przedstawiają się następująco (w kolejności uzyskanych wpływów):

1) *Irena* — (nabożeństwo, pochód, koncert orkiestry 15 p. p., pogadanka, kwesta, mecz piłki nożnej, dwa filmy, przedstawienie teatralne, film propagand., akademja, sprzedaż mat. propagandowych) 400 zł.

2) *Kurów* — (capstrzyk z pochodniami i transparentami świetlnemi, nabożeństwo, pochód, kwesta, akademja, sprzedaż mat. prop., popularne odczyty, zabawa taneczna, przedstawienie) 343,59 zł.

3) *Wąwolnica* — (nabożeństwo, pochód, kwesta, akademja, loterja fantowa, przedstawienie, zabawa tan., sprzedaż mat. propagand.) 303,56 zł.

4) *Opole* — (nabożeństwo, kwesta, 2 przedstawienia amat., film, sprzed. materjałów propagandowych). 254,56 zł.

5) *Puławy Nr. 1 i Nr. 2* — (capstrzyk. nabożeństwo, pochód, pogadanka, kwesta, pokaz gazowy, sprzedaż mat propagandowych). Brak jeszcze sprawozdań z koła Nr.3, 4 i Włostowic. 236,39 zł.

6) *Nałęczów* — (2 nabożeństwa, 2 pochody, kwesta, odczyt, propagandowe wozy, 2 przedstawienia, akademja, werbowanie nowych członków). 184,34 zł.

7) *Życzyn* — (nabożeństwo, pochód z orkiestrą i oddziałem w maskach, pokaz zasłony dymnej, akademja, kwesta, zabawa tan., loterja, kwesta, zabawa tan., loterja, sprzed. mat. propag. 155,20 zł.

8) *Józefów n/Wisłą* — (nabożeństwo, akcja propagand. przy pomocy spec. transparent. malowanych na ścianach, kwesta, sprzed. mat. propag.) 136,27 zł.

9) *Garbów* — (brak danych). 130,90 zł.

10) *Urząd gminy Życzyn* — (sprzedaż mat. propagandowych). 85,80 zł.

11) *Koło Szkolne Dęblin* — (pogadanka, udział w pochodzie, akademja, loterja fantowa). 59,77 zł.

12) *Końskowola* — (odczyt, akademja, kwesta, sprzedaż materjałów propagandowych) 38,01 zł.

13) *Baranów n/Wieprzem* — (nabożeństwo, kwesta, sprzedaż materjałów propagandowych). 35,68 zł.

14) *Godów* — (kwesta, sprzedaż mat. propagandowych). 37,40 zł.

15) *Urząd gm. Irena* — (sprzedaż mat. propagandowych). 22,50 zł.

16) *Kamień* — (kwesta, sprzedaż materjałów propagandowych). 18,89 zł.

17) *Wilków* — (nabożeństwo, pochód, akademja, kwesta, sprzedaż materjałów propagandowych). 18.45 zł.

Razem: zł. 2.458,61 zł.

TYDZIEŃ L.O.P.P. W SIEDLCACH.

W dniu 13-go maja b. r. wieczorem, z balkonu Magistratu z zainstalowanego aparatu radjowego przez firmę L. Oskierko, nadawano przemówienia propagandowe z płyt gramofonowych, następnie odbył się capstrzyk muzyki wojskowej i przemówienia z balkonu Magistratu instruktora kolejowego p. Stemlera, nagrodzone hucznemi oklaskami.

W dniu 14-go maja b. r. od godziny 8-ej rano zaczęła pracować sekcja zbiórki, doskonale zorganizowana przez p. dyr. Rykowskiego. O godz. 11-ej zostało odprawione nabożeństwo w Katedrze z udziałem przedstawicieli wszystkich władz i Kół Miejscowych L.O.P.P., poczem uformował się pochód w czasie którego przelatywał samolot, rzucając ulotki.

Pochód dzięki pracy p. dyr. Słotwińskiego Prezesa Koła Miejscowego LOPP. Kasy Chorych, oraz mjr. Tendosa — oficera placu, wypadł imponująco. Wzięły w nim udział wszystkie organizacje, szkoły i Koła Miejscowe LOPP. z transparentami, niektóre o ładnym wykonaniu. Podkreślić należy liczny udział Koła LOPP. 9-go p. a. c., które z całym korpusem oficerskim i d-cą Mülnerem na czele, postępowało w pochodzie. Pozatem bardzo wydatnie dopomogła straż miejscowa pożarna oraz pracownicy kolejowi.

W pochodzie jechał samochód wojskowy ciężarowy z dwoma karabinami maszynowemi skierowanemi ku górze, które oddawały co pewien czas serję strzałów. Było to doskonałą propagandą i nadawało emocji. Pochód po przemówieniu p. Starosty Gulińskiego został rozwiązany.

Pozatem organizowano zabawy, pokazy zadymiania, konkurs modeli latających akademje, oraz wyświetlano film propagandowy z przemówieniami.

W czasie Tygodnia można było zauważyć duże zainteresowanie społeczeństwa, czego dowodem, że zawiązały się: żydowskie Koło LOPP., i trzy Koła Szkolne.

TYDZIEŃ X LOPP W POW. ŁÓDZKIM.

„Tydzień Dziesięciolecia LOPP." odbył się na terenie powiatu łódzkiego według uprzednio opracowanego szczegółowo planu.

We wszystkich miastach, miastczkach, osiedlach a nawet gminach wiejskich zostały zorganizowane „Komitety Lokalne Obchodu Tygodnia", które zajęły się wykonaniem opracowanego przez Komitet Powiatowy programu.

Protektorat nad tygodniem w powiecie łódzkim objął starosta powiatowy łódzki p. Wincenty Makowski.

Na terenie całego powiatu w dniach 14 i 21 maja b. r. odbyły się nabożeństwa, pochody propagandowe, wiece względnie akademje lub odczyty, na których uchwalono stosowne rezolucje. Przez obydwa dni niedzielne była zorganizowana kwesta publiczna, a w czasie Tygodnia zbierano po mieszkaniach prywatnych, biurach, fabrykach, urzędach i szkołach ofiary na LOPP. p-g list specjalnie przez Komitet wydanych. Ponadto w szeregu miejscowości jak: Chojny, Aleksandrów, Konstantynów, Łagiewniki, Tuszyn, Bełdów odbyły się propagandowe pokazy pokazy gazowe połączone z odkażaniem terenu i ludzi przez specjalnie oddziały.

Najpoważniejsze imprezy zostały zorganizowane w największem mieście powiatu t. j. Zgierzu. W dn. 14.V.33w godzinach wieczorowych zorganizowano alarm lotniczy połączony z funkcjonowaniem wszystkich środków stosowanych w tego rodzaju wypadku. Ludność m. Zgierza szczegółowo przedtem pouczona plakatami oraz wykładami licznych tamtejszych instruktorów, zachowała się znakomicie. W następną niedzielę t. j. 21 maja odbyły się na terenie Zgierza zawody sportowe w sprzęcie przeciwgazowym, konkurs drużyn odkażających, strzelanie i t. p. a

w kilka dni później z udziałem artystów łódzkich i miejscowych wesoła rewja p. t. „Alarm w Zgierzu".

Młodzież szkolna wzięła również wydatny udział w pracach Tygodnia. We wszystkich szkołach powszechnych odbyły się pogadanki i zbiórki ofiar na rzecz LOPP. a pozatem b. liczne wycieczki młodzieży zwiedzały w czasie Tygodnia lotnisko łódzkie, oddając jednocześnie hołd pamięci bohaterów przestworzy ś. p. kpt. Fr. Żwirki oraz inż. St. Wigurze, których pomnik odsłonięto w dniu 14.V.33. Pozatem istniejące Kółka Modelarstwa lotniczego wzięły udział w wystawie prac szkolnych orza konkursie modeli latających.

Wyniki finansowe tygodnia jeszcze ostatecznie nie zakończone, dały jednak poważną nadwyżkę w porównaniu z preliminowanym z tego tytułu dochodem.

W organizacji Tygodnia wzięły udział wszystkie organizacje społeczne oraz władze państwowe i samorządowe.

Koła L. O. P. P.

Z KOŁA KOLEJOWEGO LOPP. Nr. 20

W dniu 13 maja r. b. Prezydjum Koła Kolejowego LOPP. Nr. 20, przy parowozowni Łódź - Kal., liczącego około 850 członków, zwołało Nadzwyczajne Ogólne Zgromadzenie, celem uczczenia X-ej rocznicy Ligi.

W udekorowanej państwowemi emblematami i zielenią sali warsztatowej, przemówił do zebranych, w ilości 420 osób, prezes Koła p. Inż. W. Feldt, przedstawiając słuchaczom wspaniały, wprost bezprzykładny rozrost LOPP., która skupia pod swemi znakami imponującą liczbę około 900.000 członków, i do której pracownicy Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej należą prawie wszyscy, stanowiąc organizację zwartą, świadomą swych celów, doskonale kierowaną i należącą do najwydatniejszych. Składki członkowskie potrącane są bieżąco, w listach płacy, przyczem administracja ogólna kosztuje minimalne sumy.

W dalszym ciągu swego przemówienia p. Inż. W. Feldt wymienił najważniejsze prace jakich dokonało LOPP. w czasie swego 10-letniego istnienia, a na zakończenie wezwał zebranych do dalszego, wytrwałego popierania Ligi.

Następnie sekretarz Koła, p. J. Waliński wygłosił referat, w którym streścił historję powstania samolotu.

Podniosły nastrój dosięgnął kulminacyjnego punktu, gdy na zakończenie, zebrani pracownicy parowozowni, powstawszy, wznieśli z całego serca, zawsze gorąco bijącego dla Ojczyzny, mocny 3-krotny okrzyk na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej oraz Jej Najwyższych Dostojników: Pana Prezydenta Rzeczypospolitej oraz Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, a następnie na cześć Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, poczem chór złożony z członków LOPP., odśpiewał „Warszawiankę".

Po zebraniu nastąpiły wspólne zdjęcia fotograficzne.

OBCHÓD X-go TYGODNIA LOPP. W BOĆKACH.

Jak corocznie, tak i w bieżącym roku Zarząd zorganizował specjalny komitet, do którego weszły najwybitniejsze jednostki miejscowego społeczeństwa, celem wzięcia udziału w pracy.

Dzień 24 maja był kulminacyjnym, w dniu tym o godz. 9-ej rano odbyło się nabożeństwo w kościele, po którem na rynek miasta przemaszerowały w zwartych szeregach: Związek Strzelecki, Straż Pożarna oraz drużyna ratownicza PCK., które to organizacje dały plastyczny obraz walki i obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Wszystkie oddziały były zaopatrzone w maski przeciwgazowe; huk rwących się rzekomych bomb gazowych, dym i ogólna strzelanina oraz praca drużyny ratowniczej zrobiły wielkie wrażenie na ludności. Nie jednego przeszedł strach na myśl, coby to było, gdyby to nie był pokaz lecz rzeczywisty napad samolotów nieprzyjacielskich!

Pokaz trwał przeszło godzinę i był prowadzony bardzo sprężyście przez p. Wasilewskiego kmdta miejscowej kompanji Zw. Strzeleckiego.

O godz. 14-ej w sali Domu Ludowego zebrało się ponad 500 osób, odczyty wygłosili: p. Dziuba, kierownik szkoły i p. Sietczyński kierownik poczty — skarbnik koła miejscowego LOPP.

Celem zjednania największego grona osób dla pracy LOPP. zarząd Koła na ostatniem zebraniu powziął uchwałę podjęcia w tym kierunku usilnej pracy przez wygłaszanie częstych odczytów na tematy walki i obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, i ma nadzieję przy pomocy ludzi dobrej woli, że uda się tem tak ważnem zagadnieniem, jak obrona życia i mienia swego i rodziny zainteresować całe miejscowe społeczeństwo.

A. S.

UDZIAŁ CZECHÓW WOŁYŃSKICH W OBCHODACH 10-LECIA L. O. P. P.

Dnia 21 maja w Kwarłowie czeskim, staraniem czeskiego T-wa Gimnastycznego „Sokół" urządzono z racji 10-lecia LOPP. szereg pogadanek, opracowanych na podstawie broszury kpt. Z. Bartla, tak, że słuchacze mieli doskonałą sposobność zanajomić się ogólnie o wojnie gazowej, obronie przeciwgazowej, schronach, gazach i samej organizacji L.O.P.P.

Poszczególne odczyty wygłosili następujący prelegenci: p. Stefan Kotschy, kierownik szkoły; o gazach bojowych, ich działaniu i zachowaniu się gazów bojowych w terenie, p. Józef Sobociński, zawiadowca stacji Kwasiłów: o obronie przeciwgazowej ludzi i zwierząt, p. Piotr Gładki, urzędnik kolejowy: o alarmie przeciwgazowym i zachowaniu się podczas napadu gazowego, schrony, p. Jan Religo, kasjer stacji kol. Kwasiłów: o zachowaniu się po napadzie i pierwszej pomocy zagazowanym, p. Jan Zach, rolnik; L. O. P. P. — rolnictwu, p. Włodzimierz Toniasz, nauczyciel, wiceprezes „Sokoła": L.O.P.P. — robotnikom i p. Włodzimierz Swarowski, prezes „Sokoła": Czego dokonała L. O. P. P.

Zamiast p. Jana Religo, odczyt wygłosiła jego małżonka, pani Jadwiga Religo; ta niespodzianka wywarła na wszystkich słuchaczach wielkie wrażenie, bowiem jest to matka dwojga dzieci, obsługująca sama swoje gospodarstwo, bez służącej, a mimo to znajduje czas na sprawy społeczne, mając możność bez specjalnego przygotowania wygłosić odczyt na żądany temat.

Wszyscy prelegenci nawoływali do wstąpywanie w szeregi L. O. P. P.. która w czasie ostatniego 10-lecia wykazała tak szybki i wspaniały rozwój.

PIĄTE KOŁO LOPP. W ZAWIERCIU.

Piąte koło LOPP w Zawierciu, do którego należą wszyscy pracownicy IV Oddziału Administracyjnego Kasy Chorych w Zawierciu (128 osób) zorganizowane zostało w m-cu kwietniu 1930 r. Zawdzięczając Prezydjum Pow. Kom. LOPP. w Zawierciu w osobach prezesa p. Fr. Langerta i insp. oplg. p. E. Wochtmana V-te koło posiada bibljoteczkę składającą się z 29 egzemplarzy broszurek i książek, wyjaśniających obronę przeciwgazową i lotniczą.

W r. ub. Prezydjum Pow. Kom. zorganizowało kurs obrony biernej, przeciwgazowej i lotniczej dla członków V-go koła z ukończenia wspom. kursów — 39 osób otrzymało świadectwa.

W r. b. dla tych członków V-go koła, którzy nie mogli uczęszczać na kursy, oraz dla tych członków, którzy nie otrzymali z różnych względów świadetcw z poprzednich kursów, Prezydjum Pow. Kom. urządzi w najbliższym czasie powtórne kursy.

KOŁO SZKOLNE LOPP. W LIPSKU.

Z dniem 1 stycznia r. b. przy Publicznej Szkole Powszechnej w Lipsku n/Szczarą (woj. Nowogródzkie) założone zostało, staraniem personelu Szkoły, Koło Szkolne L.O.P.P., liczące w chwili obecnej 30 członków — w tem 3 członków rzeczywistych i 27 członków popierających.

W czasie od 14 do 21 maja r. b. Koło obchodziło uroczyście 10-lecie istnienia L.O.P.P., przyczem opiekunka Koła pani Alina Kwinto i Kierownik Szkoły p. W. Kłonis wygłosili szereg odczytów i pogadanek propagandowych dla młodzieży oraz dla miejscowej ludności.

ASSICURAZIONI GENERALI W ROKU 1932

Dnia 29.IV. odbyło się tegoroczne zwyczajne zebranie Towarzystwa, na którem został zatwierdzony bilans 101-go roku działalności tej Instytucji.

Bilans Towarzystwa przedstawia i w tym roku znany już od 100 lat obraz jaknajwiększej ostrożności w bilansowaniu i prowadzeniu interesów.

Fundusze gwarancyjne powiększyły się znowu, a mianowicie o 152 miljony lirów i wynoszą obecnie L. 1.623.182.000.—. Z tego ulokowanych jest w nieruchomościach L. 336.764.000.—, a więc o 43 miljony więcej niż w roku ubiegłym.

W Polsce posiada Towarzystwo 5 nieruchomości ogólnej wartości Zł. 5.419.596.27.

W Warszawie—kompleks domów przy zbiegu ulic Marszałkowskiej i Złotej, jakoteż nabytą w roku ubiegłym połowę nieruchomości przy ul.. Dąbrowskiego 1 róg Jasnej, gdzie mieszczą się biura Dyrekcji na Polskę Towarzystwa. Druga połowa należy do Towarzystwa Ubezpieczeń „Polonia". Budynek ten został całkowicie przebudowany w latach 1930/31 i dostosowany do potrzeb nowoczesnej biurowości.

We Lwowie — przy ul. Kopernika 3, w Tczewie — przy ul. Kopernika 9, w Katowicach — przy ul. 3-go Maja 23.

Stan ubezpieczonych kapitałów w dziale życiowym wynosi L. 5.912.150.000.—, technicznych rezerw L. 240.959.000.—, a więc daje się zauważyć wzrost tych ostatnich w porównaniu z rokiem ubiegłym, o 116 miljonów lirów.

Wypłacone szkody w działach rzeczowych wynoszą L. 63.093.000.— zaś w dziale życiowym L. 120.751.000.— (łącznie z wykupami), które to kwoty dodane do ogólne sumy, wypłaconej przez Towarzystwo tytułem odszkodowań od czasu jego założenia, tworzą poważną pozycję w wysokości L. 9.430.400.000.—.

Dywidenda wynosi, jak i w roku ubiegłym L. 175.— od akcji.

Wydawnictwa i Broszury P. C. K.

DO NABYCIA W BIURZE ZARZĄDU GŁÓWNEGO P. C. K.

Zamówienia należy kierować do Zarządu Głównego P.C.K. Wydział Organizacyjno-Propagandowy. Warszawa, ul. Smolna 6 (Tel. 235-29).

SANITARNE:

		zł.
1.	Organizacja Drużyn Ratowniczych P. C. K.	0.75
2.	Tymcz. Instrukcja do Org. Drużyn Ratowniczych P. C. K.	0.15
3.	Organizacja i szkolenie Sióstr pogotowia sanitarnego P. C. K.	0.80
4.	Instrukcja organizacyjna punktu Sanitarno-Odżywczego P. C. K.	0.75
5.	Pierwsza pomoc w nagłych wypadkach	0.05
6.	Zarys Higjeny szpitalnej i Djetetyki — *kpt. dr. Stanisław Wszelaki*	0.50
7.	Lotne Oddziały Okulistyczne P. C. K.	0.50
8.	Tablice orjentacyjne o gazach bojowych na użytek szkolenia personelu instruktorskiego	2.00
9.	Korpus Sióstr P. C. K. (regulamin)	0.40
10.	Okólnik w sprawie pogotowia ratowniczego drogowego	0.15
11.	Tymczasowa Instrukcja w sprawie konserwacji ekwipunku Drużyn Ratowniczych P. C. K.	0.10

ORGANIZACYJNO-PROPAGANDOWE.

		zł.
1.	Rozporządzenie Prezydenta R. P. i Statut P. C. K.	0.25
2.	Hasła i Czyny P. C. K.	0.25
3.	Wydawnictwo Jubileuszowe P. C. K.	0.50
4.	P. C. K. Rocznik poświęcony Kongresowi Medycyny i Farmacji	0.50

BROSZURY KÓŁ MŁODZIEŻY P. C. K.:

		zł.
1.	O Kołach Młodzieży P. C. K.—*K. Kujawskiego*	0.10
2.	Komplet druków informacyjnych (regulamin, wskazówki i ulotki)	0.30
3.	Karty do konkursu zdrowia	0.02
4.	Broszura o koresp. międzyszkolnej	0.20
5.	Ulotka o koresp. międzyszkolnej	0.02
6.	Ucieszna historyjka o Fipciu — *Porazińskiej*	0.80
7.	Klimcia — Straszak — *Porazińskiej*	0.70
8.	Komplet afiszy Kół Młodzieży P. C. K.	3.00
9.	Podręcznik Ratownictwa — *dr. J. Misiewicz*	1.00

WYDAWNICTWA RÓŻNE.

		zł.
1.	Praca samarytańska i społeczna kobiet polskich w powstaniu styczniowem — *gen. dr. Fr. Białokur*	1.50
2.	Nasze rośliny lekarskie—*Wacław S. Strażewicz*	2.50
3.	Gazy, bomby i prawo — *L. Rutkowski*	0.20

Zamówienia uskutecznia się tylko za zaliczeniem pocztowem o ile jednocześnie przy zamówieniu nie będzie wpłacona należność do P. K. O. konto czek. Nr. 10.540.

Przewodniczący Komitetu Red.: *Józef Relidzyński.*

Redaktor: *Zenon Wyrzykowski*

WYDAWCA: Zarząd Główny L. O. P. P.

Telefon Red. i Adm. 311-48.

Druk. „KADRA". Długa 50, tel. 11-86-30.



NAJLEPSZE GILZY
IKAR
OPODATKOWANE NA RZECZ:
L.O.P.P.
DO NABYCIA W SKLEPACH TYTONIOWYCH